

Rechtsschutz und Verantwortung
zwischen Verkehrsträgern
und Verkehrsteilnehmern

von

H. HERMANN KAPPENHAGEN

Rechtsschutz und Verantwortung zwischen
Verkehrsträgern und Verkehrsteilnehmern

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Staatswirtschaftlichen Fakultät
der
Ludwig-Maximilians-Universität
zu München



vorgelegt von
Diplomkaufmann
H. Hermann Kopenhagen

1957

Referent: Professor Dr. R. Löhlein

Korreferent: Professor Dr. O. Hintner

Tag der mündlichen Prüfung: 19. Dezember 1957

V O R W O R T

Verkehrspolitik und Verkehrswesen dienen nicht einem Selbstzweck. Ihre Institutionen haben sich aus der Wirtschaft entwickelt und sind letztlich für den Menschen da. Technische Vervollkommnung und organisatorische Perfektion im Wirtschaftsablauf dürfen niemals darüber hinwegtäuschen, daß unabdingbare menschliche Forderungen nach Sicherheit und Schutz den Vorrang haben.

Dem einzelnen diesen Schutz im Rahmen der Forderungen des Gemeinwohls durch die Rechtsordnung zu gewährleisten, ist vornehmste Aufgabe des Gesetzgebers. Wenn der Staat dabei nicht das ganze Leben der Menschen in Beschlag nimmt, sondern sich Zurückhaltung im Sinne des Subsidiaritätsprinzips auferlegt, dann setzt das voraus, daß sich die Lebensbeziehungen der Menschen in hohem Maße spontan ordnen ohne direkte Zuhilfenahme des Staates. In der Systematik der Rechtsordnung drückt sich dieser Gedanke so aus, daß das öffentliche Recht, für das grundsätzlich ein Über- und Unterordnungsverhältnis maßgebend ist, stärker in den Hintergrund tritt und Platz macht einem Gleichordnungsverhältnis der einzelnen zueinander, wie es für das Privatrecht charakteristisch ist.

Dadurch, daß der Staat es in weitem Umfang unterläßt, den Menschen auf positive Verhaltensweisen festzulegen, ihm mit anderen Worten 'Freiheit' gewährt, verzichtet er gleichwohl nicht auf die Setzung von Ordnungen. Vielmehr vertraut er darauf, daß sich in dem von ihm 'frei' gelassenen Raum von selbst aus den spontanen Kräften der Gesellschaft eine gute Ordnung herauszubilden vermag - eine Ordnung, in welcher der einzelne im "Vollzug freien Willens sich in die Gemeinschaft bejahend einordnet, weil er erkannt hat, daß er nicht Glied einer Gemeinschaft ist, die immer nur zu geben hat, sondern

daß er selbst zu geben bereit sein muß ¹⁾".

In der Privatrechtsordnung oder, wie es Rudolf Reinhardt formuliert, gemäß dem Prinzip der Privatnützigkeit geht der Gesetzgeber von der Einsicht aus, daß infolge des gegenseitigen Aufeinander-Angewiesenseins der Menschen diese selber am besten wissen, was ihnen nützt und was ihre Interessen sind und daß sie sich darüber möglichst am besten selbst verständigen, ohne daß deshalb sofort und in der Mehrzahl der Fälle eine Gefährdung der öffentlichen Belange eintritt ²⁾.

"Wesentlich ist danach für das Verhältnis privaten Interesses und privater Initiative auf der einen Seite und öffentlichen Interesses und öffentlicher Initiative auf der anderen Seite, daß es der öffentlichen Hand nicht gestattet sein kann, sich über das Privatnützigkeitsprinzip einfach hinwegzusetzen und ohne Einschaltung dieses Ordnungsfaktors die gesellschaftlichen Probleme lösen zu wollen ³⁾."

Um gesellschaftliche Probleme in ihrer ganzen Vielschichtigkeit geht es auch bei den Fragen des modernen Verkehrs, bei der Rechtsstellung der Verkehrsträger und der Verkehrsteilnehmer in ihren Beziehungen untereinander.

Ein Beitrag zur Klärung der schwierigen wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse der sich im Wirtschaftsprozeß gegenüberstehenden Verkehrsinteressenten will die vorliegende Arbeit sein; dabei wird sich zeigen, daß "jedes Recht seinen Sinn verliert, wenn es sich nicht an eine Gemeinschaft rich-

1) Löhlein, Zur geistigen Situation der Deutschen Rechtswissenschaft, in: Studien zum kausalen Rechtsdenken, Festgabe für Müller-Erzbach, München 1954, Seite 58

2) Hornstein, Das Bonner Grundgesetz und der wirtschaftliche Wettbewerb, Dissertation, München 1956, Seite 40

3) Reinhardt, Verfassungsschutz des Eigentums, Tübingen 1954, Seite 24

tet, sei es, daß es der Gemeinschaft Pflichten auferlegt oder Rechte gibt, sei es, daß es dem einzelnen ein bestimmtes Verhalten vorschreibt oder verbietet; auch in letzterem Falle geschieht dies nur, um die Rechtskreise der Rechtsgenossen oder ihre Rechtssphäre gegenüber der der Gemeinschaft abzugrenzen, weil nur eine durch solche Abgrenzung bewirkte Beschränkung das Zusammenleben auf vorgegebenem Raum überhaupt ermöglicht ¹⁾».

Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt auf der Darstellung der rechtlichen Probleme unseres modernen Verkehrs. Gleichwohl ist es wichtig und nicht ohne Interesse, wenn auch die wirtschaftspolitische Seite des Verkehrsproblems beleuchtet wird. Dies soll vorweg in knapper Form geschehen.

¹⁾ Löhlein, a. a. O., Seite 70



Digitized by the Internet Archive
in 2026

I n h a l t

A. Einleitung:

Zur allgemeinen Situation des modernen Verkehrs	1
I. Die Besonderheit der verkehrswirtschaftlichen Struktur erfordert das Eingreifen des Gesetzgebers	4
II. Der Widerstreit von gemeinwirtschaftlichem und privatwirtschaftlichem Prinzip in unserer Verkehrsordnung	9
III. Schiene und Straße, Koordinierung und Aufgabenteilung - ein Problem der Verkehrspolitik	12

B. Hauptteil:

Gefährdung und Verantwortlichkeit im Verkehr	18
I. Das Wesen der Gefährdungshaftung in den verkehrsrechtlichen Haftpflichtbestimmungen	18
II. Die Verantwortungsverhältnisse bei der Eisenbahn	27
1. Grund und Umfang der Haftung des Eisenbahnunternehmers	27
2. Die rechtliche Stellung des Personenkreises, der die Beförderungsleistung in Anspruch nimmt	32
3. Interessen- und Machtlage zwischen Eisenbahnunternehmer und Allgemeinheit	38
III. Die Verantwortungsverhältnisse im Straßenverkehr	42
1. Grund und Umfang der Haftung der Verkehrsträger im Straßenverkehr	42
2. Risikoverteilung zwischen Verkehrsträger und Fahrgast	47
3. Überschneidung von Gefährdungs- und Verschuldensprinzip im Verhältnis zwischen Verkehrsträger und Allgemeinheit	51
IV. Die Gefährdungs- und Verantwortungsverhältnisse im Luftverkehr	53

V. Die Verantwortungsverhältnisse im See- und Binnenschifffahrtsrecht	56
1. Grund und Umfang der Haftung des Schiffahrtsunternehmers	59
2. Der Interessenausgleich zwischen dem Schiffahrtsunternehmer und den Ladungs- beteiligten (Recht der großen Haverei)	66
3. Schadensfälle im allgemeinen Schiffs- verkehr (Recht der besonderen Haverei)	71
C. Schluß:	
Leitsätze	74
Literaturverzeichnis	77

A. ZUR ALLGEMEINEN SITUATION

DES MODERNEN VERKEHRS

In der heftigen verkehrspolitischen Diskussion, die in den letzten Jahren die Fachwelt und eine breite Öffentlichkeit beschäftigt, erweist es sich auch im Hinblick auf den noch ausstehenden Abschluß durch die neue Verkehrsgesetzgebung ganz klar, daß es grundsätzlich - ungeachtet aller möglichen Zwischenformen - nur zwei Standpunkte geben kann: entweder erkennt man die durch die Motorisierung eingetretenen Strukturwandlungen im Verkehrssektor an und trägt diesem Faktum weitgehend Rechnung, oder man lehnt diese Entwicklung als einen durch konjunkturelle Einflüsse, falsche Steuergesetzgebung und allgemeine Fehlinvestitionen hervorgerufenen Zustand ab, der im Interesse der traditionellen, bewährten Verkehrsträger zu beseitigen oder zumindest doch wesentlich einzuschränken ist.

Diese überspitzt formulierte Feststellung führt mitten in den Kern des Problems. Gerade die dauernd fortschreitenden Veränderungen der technischen Voraussetzungen und der ökonomischen Daten in der Verkehrswirtschaft sind letztlich der Grund dafür, daß es überhaupt zu der heutigen Situation kommen konnte. Der Strukturwandel im Verkehrswesen durch das Kraftfahrzeug ist ein internationales Phänomen, das für die Wirtschaft aller hochentwickelten Industrieländer typisch ist; allerdings tritt es in Westdeutschland durch mancherlei Auswirkungen des zweiten Weltkrieges und der Nachkriegszeit besonders eindringlich hervor.

Hinzu kommt ein weiteres: Die enge Verflechtung von verkehrsmäßiger Entwicklung und wirtschaftlichem Fortschritt hat in den letzten Jahrzehnten über die nationalen Grenzen hinweg große Wirtschaftsräume geboren. Daraus leitet sich zwangsläufig

fig die Notwendigkeit her, Verkehrspolitik und Verkehrsgesetzgebung nicht auf einem engen nationalen Raum abzustecken, sondern sie auf eine internationale Ebene zu heben und vor allem auf Zusammenarbeit im westeuropäischen Raum abzustellen.

Eine kurze Gegenüberstellung der strukturellen Verschiebungen auf den einzelnen Gebieten des Verkehrsdienstes mit den bisher herrschenden Formen kann zur Verdeutlichung der Lage beitragen.

Im Personenverkehr löste die Eisenbahn die Postkutsche ab und erzielte eine revolutionäre Verbesserung der Verkehrsbedien-
nung. Rund achtzig Jahre lang gehörte dann der Personenverkehr zum festen Besitzstand der Eisenbahn. Eine natürliche Entwicklung, die den Personenverkehr durch die Motorisierung teilweise auf die Straße zurückwandern ließ, kann aber nicht als "eine späte Rache der Postkutsche" (Seebohm) angesehen werden. Der Grund hierfür liegt vielmehr in dem Wunsch der Verkehrsnutzer nach individueller Verkehrsleistung, geweckt durch Motorrad und Auto, die gegenüber dem Kollektivdienst der Eisenbahn etwas völlig Neues darstellte.

Durch die Abwanderung von der Schiene zur Straße wurde namentlich nach dem Zusammenbruch das Verhältnis der einzelnen bis dahin noch leidlich im Gleichgewicht befindlichen Verkehrsträger weitgehend gestört. Die Eisenbahn kann diese Entwicklung nicht aufhalten und bemüht sich daher in vorbildlicher Weise, das Netz ihrer Fernverbindungen im Reisedienst auszubauen und den gravierenden Faktor der größeren Sicherheit, der Bequemlichkeit und der Pünktlichkeit bei der Personenbeförderung auf der Schiene entsprechend zu unterstreichen. Der Erfolg zeigt sich in einem ständigen Anwachsen des Reiseverkehrs und ist der beste Beweis dafür, daß die Eisenbahn als Verkehrsmittel nicht nur nicht überholt ist, sondern sogar gesteigerte Ansprüche zu befriedigen vermag.

Die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe haben ebenfalls durchweg ihre Verkehrsleistungen steigern können und brauchen bei op-

timaler Tarifierung ein Abwandern der Fahrgäste zu den individuellen Verkehrsmitteln nicht zu befürchten.

Anders liegen die Dinge allerdings im Güterverkehr. Auch hier steht zu Beginn des Eisenbahnzeitalters die Verdrängung des Pferdefuhrwerkes. Wenn die Industrialisierung ohne das schnellwachsende Eisenbahnnetz unmöglich war, so wäre ebenso undenkbar aber auch die wirtschaftliche Entwicklung der letzten 25 Jahre und speziell die ständige Steigerung der Verkehrsleistungen nach 1948 ohne den Lastkraftwagen.

Seine Vorzüge liegen auf der Hand, wie Schnelligkeit, Haus-Haus-Verkehr, Verpackungersparnis, geringe Kapitalbindung und als Hauptvorteil die optimale Dispositionsfreiheit, die der Kraftwagen bietet. Hierin liegt im Grunde die Bedeutung des Strukturwandels, den der Lastkraftwagen im Verkehrswesen hervorgerufen hat.

Dem Leiter der Bundesbahndirektion Essen, Präsident Herrmann, ist beizupflichten, wenn er schreibt ¹⁾:

"Man wird bei genügender Sachlichkeit zu dem Ergebnis kommen, daß die im Verkehrswesen aufgetretenen Schwierigkeiten ihren Ausgang in der Vernachlässigung des Schienenweges finden, und daß daher im Mittelpunkt aller zukünftigen Bestrebungen die Schaffung einer wirtschaftlich gesunden und technisch modernen Eisenbahn stehen muß. Der Straßenverkehr wird durch diese Maßnahmen von selbst in ruhige und geordnete Bahnen einlenken, ohne daß man den Belangen der Wirtschaft irgendwelche Einschränkungen auferlegen muß."

Ein Nebeneinander und Miteinander der bislang so feindlichen Verkehrsträger wird also für durchaus möglich erachtet, wenn der Staat, in Erkenntnis der durchgreifenden Umschichtungen im Verkehrssektor, als Eigentümer der Bundesbahn nur die ent-

¹⁾ Internationales Archiv für Verkehrswesen 9/1953, Seite 201

sprechenden Maßnahmen zur Gesundung dieses riesigen Staatsbetriebes ergreift.

An Hinweisen von vielen Seiten über die einzuschlagenden Wege hat es nicht gefehlt; nur unterscheiden sie sich meist weitgehend von den Vorstellungen und Vorschlägen des Bundesverkehrsministers.

Die zentrale Frage der Verkehrspolitik, um die es bei den aus dem Strukturwandel zu ziehenden Folgerungen geht, lautet: Wie soll die Ordnung des Verkehrsmarktes wieder hergestellt werden, nachdem die jahrzehntelang vorherrschende Marktform des Monopols durch den Einbruch des motorisierten Verkehrs zerstört worden ist?

Die Frage ist schwer zu beantworten, da der Verkehrsmarkt durch Eigentümlichkeiten und eine Fülle von Imponderabilien, die auf der Angebots- und Nachfrageseite wirksam sein können, schon immer ungleichgewichtig war und es auch immer bleiben wird. --- Der Ruf nach dem Staat ist bereits laut geworden. Notwendigkeit und Ausmaß ordnender Eingriffe in das Verkehrswesen werden daher zu untersuchen sein.

I. Die Besonderheit

der verkehrswirtschaftlichen

Struktur erfordert

das Eingreifen des Gesetzgebers

Weit mehr als andere Bereiche der Wirtschaft bietet der Verkehr ein uneinheitliches Bild: Großbetrieb neben Kleinbetrieb, Monopol neben freier Konkurrenz, Werkbetrieb neben reinem Verkehrsbetrieb, Staatsbetrieb neben Privatbetrieb. Und das alles ist eng miteinander verzahnt und muß sich einer

ökonomischen und rechtlichen Ordnung fügen ¹⁾.

Es besteht heute die übereinstimmende Meinung in Verkehrspraxis und Verkehrswissenschaft, daß der Verkehr im Gesamtgebiet der Wirtschaft und überhaupt des sozialen Lebens eine besondere Stellung einnimmt und daß er sich nicht ohne weiteres den Gesetzen fügt, die in einem grundsätzlich auf Marktwirtschaft eingestellten Wirtschaftssystem gelten ²⁾.

Dabei ist der Verkehr, obwohl Glied "sui generis", innerhalb der Volkswirtschaft kausal und funktional so eng mit den übrigen Vorgängen des Wirtschaftsgeschehens verknüpft, daß Behinderungen und Leistungsstörungen schwerwiegende Folgen für die allgemeine wirtschaftliche Dynamik nach sich ziehen müssen ³⁾.

Es geht also in der Verkehrsdebatte, die sich in diesem Punkte mit dem Tauziehen um die Kartellgesetzgebung überschneidet, um das Problem, ob eine leistungsfähige Verkehrsorganisation ohne ordnende Hand möglich ist oder nicht. Ein Verkehrsunternehmen berührt in starkem Maße rechtlich und wirtschaftlich die Interessen sowohl desjenigen, der es betreibt, als auch die der Allgemeinheit. Die Zuwendungen von Kapital und Arbeit zur Erreichung eines bestimmten Zweckes, die Organisation und der Betrieb des Unternehmens, der Abschluß von Arbeitsverträgen, die Inanspruchnahme und Gewährleistung von Krediten usw., kurz gesagt, die Schaffung neuer Werte durch das Unternehmen geht weit hinaus über die Interessensphäre des Unternehmers, und sie ist es vor allem, wie M ü l -

1) Predöhl, in seiner Auseinandersetzung mit Röpke, Der Volkswirt, 28/1954, Seite 18

2) Vergleiche Most, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Bielefeld 1954!

3) Diese Fragen untersucht als eigenes Beobachtungs- und Forschungsgebiet eine Schrift des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln: Rogmann, Verkehrskonjunktur und langzeitliche Dynamik in der Verkehrswirtschaft, Heft 10, 1956

l e r - E r z b a c h hervorgehoben hat ¹⁾, welche den Schutz des Rechtes fordert und rechtfertigt. Wegen dieses Wertschaffungsvermögens der Unternehmen nimmt sich das Recht ihrer an und sorgt für ihre Erhaltung ²⁾.

Immer verbindet sich mit Fragen des Verkehrs ein öffentliches Interesse, das mehr oder minder bei allen Verkehrsarten nur von der öffentlichen Hand in befriedigender und ausgleichender Weise gewahrt werden kann. Dieses öffentliche Interesse zu schützen und zu vertreten, muß Aufgabe des Staates sein; das Ausmaß seiner Eingriffe hat sich in der Marktwirtschaft nach dem Grundsatz zu richten: "Soviel Freiheit wie möglich, soviel Bindung wie nötig!"

Will die allgemeine Wirtschaftspolitik aber ein möglichst gesundes Verkehrssystem, ein möglichst stark wachsendes Sozialprodukt bei möglichst freier Wirtschaft erreichen, dann darf sie den freien Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern nicht als ein Dogma betrachten, sondern sie muß - bei aller Wahrung des Prinzips, tunlichst den Wettbewerb zum Zuge kommen zu lassen - eine Fülle von Kompromissen schließen. Die Besonderheiten der verkehrswirtschaftlichen Struktur erfordern das zwingend. M o s t ³⁾ geht auf diese Besonderheiten ein und erklärt mit Recht, daß wegen des Fehlens eines natürlichen Gleichgewichtes im Verkehrswesen auf Grund der verschiedenen, in ihm verwirklichten Organisationsformen - hauptsächlich besteht ein grundlegender Unterschied zwischen öffentlichem und nichtöffentlichem Verkehr - der Ausgleich nicht rein mit Hilfe des Preismechanismus und seiner "marktkonformen" Steuerung erfolgen könne, daß der Ausgleich vielmehr eine

1) Das Unternehmen und die Unternehmer- und Abnehmerfreiheit, in JZ 1952, Seite 193

2) Gogos, in: Studien zum kausalen Rechtsdenken, Festgabe für Müller-Erzbach, München 1954

3) a. a. O., Seite 29

staatliche Regelung erfordere.

Eine theoretisch haltbare Abgrenzung des Begriffes der "Marktkonformität" ist schwerlich zu geben, jedoch kann man auf den allgemeinen Grundsatz zurückgreifen und sagen: Man sollte den Eingriff so gestalten, daß die ökonomischen Reaktionen der Wirtschaft mit den Zielen des Eingriffes konform gehen. Das würde beispielsweise bedeuten, eine Übersteigerung des Kraftverkehrs mit indirekten Mitteln für die Wirtschaft uninteressant zu machen. Eine Überspannung indirekter Eingriffe zum Ausgleich exogener Störungen bringt aber der Freiheit der Wirtschaft oft größere Einbuße als einige wenige direkte Eingriffe. Es ist also kaum sinnvoll, vor direkten Eingriffen grundsätzlich zurückzuschrecken. In beiden Fällen handelt es sich um lenkende Maßnahmen, und um die kommt man bei dem Dilemma im Verkehr nicht herum ¹⁾.

Die Eisenbahn hat eine völlig andere Marktstruktur als Binnenschifffahrt und Kraftwagen. Sie tendiert nicht nur eindeutig zum Großbetrieb, sondern auch zum Monopol. Sobald die Tendenz der Großbetriebe, ihr Einflußgebiet netzartig zu erweitern, die räumlichen und wirtschaftlichen Grenzen erreicht hat, setzt zwangsläufig ein scharfer Konkurrenzkampf ein, der angesichts der Größe der investierten Kapitalien, der Höhe der fixen Kosten und des für mehrere Bahnen in den meisten Verkehrsrelationen zu geringen Verkehrsvolumens unwiderstehlich zur Fusion führt. Dieser Vorgang setzt sich so lange fort, bis ein ausreichend großer Verkehrsraum durch ein einziges Eisenbahnsystem monopolistisch beherrscht wird. Jede

¹⁾ Auch Berkenkopf stimmt Most zu bei der Feststellung, daß die "Marktkonformität" staatlicher Eingriffe nicht als absoluter Maßstab für die Nützlichkeit oder Schädlichkeit staatlicher Eingriffe und Einflußnahmen auf das Gebiet der Wirtschaft betrachtet werden kann und daß es keine "unerbittliche Alternative" zwischen marktkonformen und nicht-marktkonformen Eingriffen des Staates gibt. Siehe Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 4/1955, Seite 266!

andere Ordnung ist unökonomisch. In kleineren Staatsräumen deckt sich der Monopolraum dann mit dem Staatsraum ¹⁾.

Die Eisenbahnmonopole sind daher auch frühzeitig der staatlichen Kontrolle unterworfen worden. Dies geschah entweder in der Übernahme durch den Staat oder in einer scharfen staatlichen Aufsicht ²⁾.

Das hinderte die Eisenbahnen freilich nicht daran, praktisch eine Monopolpreispolitik zu treiben, die sich in den Preisdifferenzierungen der Wert- und Entfernungsstaffel ausdrückt. Dabei decken sich glücklicherweise die Interessen der Monopolisten weitgehend mit denen der Gemeinschaft. Diese hat Interesse an einem möglichst billigen Transport, und der Transport kann um so billiger sein, auf je mehr Transporte die Eisenbahn ihre fixen Kosten verteilt. Auch wo die Eisenbahn nicht nur auf Kostendeckung, sondern zusätzlich auf Gewinn bedacht ist, kann sie der Allgemeinheit insoweit dienen, als ein beträchtlicher Teil des Gewinnes in die Staatskasse fließt.

Endlich haben die Eisenbahnen gerade aus ihrer Sonderstellung heraus den technischen Fortschritt gefördert. Sie müssen auf lange Sicht mit Verschiebungen in der Elastizität der Nachfrage rechnen, die von Entwicklungen außerhalb ihres Monopolbereiches beeinflußt werden, so daß diese potentielle Konkurrenz dynamisch auf ihr gesamtes Geschäftsgebaren wirkt.

Die Verkehrspolitik erschöpft sich jedoch nicht in der Aufgabe, aus Unordnung Ordnung zu machen. Sie hat vielmehr eine

1) Vergleiche Predöhl, a. a. O., Seite 15!

2) In USA hat der Staat die Eisenbahnmonopole zerschlagen. Man hat allerdings in der "Interstate Commerce Commission" eine Institution straffer staatlicher Lenkung geschaffen, die die Ordnungsfunktion des Monopols übernommen und den Bahnen nur den Leistungswettbewerb überlassen hat, die aber auch den Kraftwagen auf das schärfste kontrolliert. Zweifellos eine erfolgreiche Konstruktion - zweifellos jedoch ebenso eine Konstruktion, die einer liberalen Wirtschaftsordnung wesensfremd ist.

bestimmte Ordnung zu verwirklichen, in der nicht nur ökonomische, sondern auch raumpolitische, bevölkerungspolitische, sozialpolitische und schließlich wehrpolitische Ziele erreicht werden. Damit ist das die Diskussion beherrschende Problem der Gemeinwirtschaftlichkeit angeschnitten.

II. Der Widerstreit

von gemeinwirtschaftlichem und privatwirtschaftlichem Prinzip in unserer Verkehrsordnung

Wie bereits ausgeführt wurde, hat die technische Entwicklung des neuen Verkehrsmittels Kraftwagen die Voraussetzungen für die umwälzenden Veränderungen im Verkehrswesen geschaffen. Die eigentliche Problematik liegt aber weniger im Bereich der technischen Dinge, als vielmehr in den rechtlichen und wirtschaftlichen Tatbeständen begründet. Das Problem Schiene - Straße ist letztlich auf den Gegensatz zweier grundverschiedener Wirtschaftsweisen zurückzuführen: auf den Gegensatz zwischen dem staatlich gebundenen, durch viele wirtschafts- und sozialpolitische Auflagen gesetzlich verpflichteten Eisenbahnunternehmen einerseits und den überwiegend nach erwerbswirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Verkehrsträgern Straßenverkehr und Binnenschifffahrt andererseits.

Während das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit der deutschen Wirtschaft einen weitreichenden Schutz bieten soll, wird es von ihren Trägern, den öffentlichen Eisenbahnen, als Bindung angesehen, die das Unternehmen entscheidend daran hindert, seine Geschäfte nach privatwirtschaftlichen Grund-

sätzen zu betreiben¹⁾.

Unter dem Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit im Verkehrswesen versteht man die Erfüllung von Aufgaben des Verkehrs zum Nutzen der Allgemeinheit, wobei das Gewinnstreben hintangesetzt wird. Gemeinwirtschaftlich verfährt das Verkehrsunternehmen, das den Verkehr nach den allgemeinen und besonderen Bedürfnissen des Staates und der Volkswirtschaft bedient²⁾.

Drei Tatbestände bilden das Fundament der Gemeinwirtschaftlichkeit: die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Verpflichtung, den Verkehr nach Tarifen zu bedienen, die veröffentlicht und gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden müssen. Zu diesen durch Gesetz ausdrücklich auferlegten Pflichten treten weitere, aus der historischen Entwicklung überkommene Verpflichtungen zur tariflichen Unterstützung bestimmter verkehrsschwacher Gebiete und bestimmter Gruppen von Nutznießern des Verkehrs (Sozialtarife). Die Verknüpfung und gegenseitige Wechselwirkung dieser Pflichten macht das gemeinwirtschaftliche Prinzip aus³⁾.

1) So Fakiner, in: Die Bundesbahn, 1954/6, Seite 249 ff.

2) Aus Beilage zum "Volkswirt", Nr. 21 vom 26. Mai 1956

3) Der Ausgleich für Beförderungsleistungen, die ihre Kosten nicht einbringen, erfolgt traditionell intern nach dem tarifarischen Ausgleichsprinzip, obgleich § 28 des Bundesbahngesetzes auch den externen Ausgleich unter bestimmten Gegebenheiten als Verpflichtung des Bundes statuiert. Die internen Ausgleichsmittel werden der Bundesbahn mehr und mehr versperrt, weil die Wirtschaft sich durch Benutzung des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs dem Ausgleich entzieht. Dadurch verlieren die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ihre wirtschaftliche Grundlage. Die Folgen zeigen sich im Defizit der Bundesbahn.

Ansätze zur Angleichung der Startbedingungen der Verkehrsträger brachte unter anderem das Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955, das einen anhaltenden Rückgang des Werkfernverkehrs zur Folge hatte. Dieser hatte sich - ohne Verkehrsträger im eigentlichen Sinne zu sein - gleichwohl zu dem bedeutendsten Konkurrenten der Schiene entwickelt und so den innertarifarischen Ausgleich der Eisenbahn sehr

Im Gegensatz hierzu handeln aus privatwirtschaftlichen Motiven solche Verkehrsunternehmen, die rein erwerbswirtschaftliche Zielsetzungen haben. Der Unterschied liegt einmal im subjektiven Ausgangspunkt, in der Art des Wirtschaftsdenkens. Der private Unternehmer stellt die Interessen seines Unternehmens voran, der gemeinnützige Unternehmer muß sein Wirken auf die Belange der Volkswirtschaft abstellen. Der Unterschied ergibt sich zum anderen aus der Form der Organisation, denn gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen lassen sich nach Art und Umfang nicht jedem Verkehrsunternehmen auferlegen.

Ganz allgemein ist zur Frage der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung wohl M o s t ¹⁾ zuzustimmen, wenn er den umstrittenen Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit einmal mehr von der betriebswirtschaftlichen Seite des einzelnen Verkehrsträgers sehen möchte und zum anderen aus dem allgemeinen staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Aspekt.

Diese Betrachtungsweise deckt sich etwa mit der von B e r k e n k o p f ²⁾ gemachten Unterscheidung zwischen formaler und materieller Gemeinwirtschaftlichkeit.

Auch Berkenkopf sieht den Kern der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in dem Prinzip der Tarifgleichheit im Raum und gegenüber den einzelnen Verkehrsnutzern sowie in der Beförderungspflicht.

Immerhin kann gesagt werden, daß die Eisenbahn heute nicht nur nicht überholt ist, sondern, wie sie Friedrich List schon gesehen hat, als ein entscheidender Integrationsfaktor der wirtschaftlichen und staatlichen Ordnung erhalten bleiben

erschwert (vergleiche "Bild der Woche" und Beitrag zum Werkfernverkehr in: Ifo-Schnelldienst, Nr. 34 vom 24. August 1956!).

1) a. a. O., 6. Kapitel

2) Beitrag im Jahrbuch "Schiene und Straße 1955", Seite 83

muß. Dazu äußert sich P r e d ö h l ¹⁾ in seiner Erwiderung auf Röpke: "Wenn Röpke gegen das Argument, man müsse das in die Eisenbahn investierte volkswirtschaftliche Kapital vor der Vernichtung schützen, den Einwand macht, daß jeder technisch-wirtschaftliche Fortschritt mit Kapitalverlusten verbunden sei, so verkennt er zwar nicht das Wesen des technischen Fortschritts, wohl aber das Wesen der Eisenbahn. Sie hat über die Verkehrsstränge der Binnenschifffahrt ihr dichtes Netz geworfen mit abnehmender Dichte bei zunehmender Entfernung von den Kerngebieten. Der Kraftwagen hat dieses Netz dadurch ergänzt, daß er das noch dichtere Straßennetz wieder zu ökonomischer Geltung gebracht hat. Wie stark sich aber auch die Verdichtung des Verkehrs in der Intensivierungsphase der Weltwirtschaft entwickeln und wie sehr der Kraftwagen der Wirtschaft der Zukunft das Gepräge geben wird, er bleibt eine Ergänzung der Eisenbahn. Den Wesensunterschieden der Verkehrsmittel gerecht zu werden, ist die Aufgabe einer vielseitigen und anpassungsfähigen, undogmatischen Verkehrspolitik."

III. S c h i e n e u n d S t r a ß e ,

K o o r d i n i e r u n g u n d

A u f g a b e n t e i l u n g - e i n P r o b l e m

d e r V e r k e h r s p o l i t i k

Die öffentliche Meinung neigt heute immer noch dahin, daß man die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen unangetastet lassen muß, weil sich darauf entscheidend die deutsche Wirtschaftsstruktur und die Raumordnung aufbauen. Inwieweit das heute tatsächlich noch zutrifft und auch für

¹⁾ a. a. O., Seite 18

die Zukunft gleiche Voraussetzungen erhalten bleiben müssen, wäre durch sorgfältige Untersuchungen festzustellen. Es mehrten sich jedenfalls die Stimmen, die glauben, daß der Kraftwagen einen wesentlichen Teil der gemeinwirtschaftlichen Wirkungen der Bahn bereits übernommen hat und daß auch aus diesem Grunde an einen Abbau der entsprechenden Verpflichtungen gedacht werden kann.

Die offizielle Verkehrspolitik in Deutschland stellt aber die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Eisenbahn noch immer in den Mittelpunkt ihrer Entscheidungen und sucht im Wege der Koordinierung die anderen Verkehrsträger weitgehend hier- nach auszurichten.

Maßgebend für die Aufteilung des Verkehrs kann jedoch nur die möglichst rationelle Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse sein. Das Wort "koordinieren" enthält sinngemäß auch die Forderung nach Gleichbehandlung aller Verkehrsträger. Anderenfalls tritt anstelle der Koordination eine Subordination der übrigen unter die Interessen eines bevorzugten Verkehrsträgers. Diese Gefahr kann latent gegeben sein, da sich die Eisenbahnen meist in Staatsbesitz befinden und der Gesetzgeber insofern vielfach in eine echte Interessenkollision gerät. Die Monopolisierung des Verkehrs zugunsten eines bestimmten Verkehrsträgers wurde aber schon früh von führenden Vertretern der Volkswirtschaft entschieden abgelehnt ¹⁾. Der Wettbewerb wird sogar als unbedingt notwendig betrachtet, da so die beste Gewähr gegeben zu sein scheint, daß die Wirtschaft auf optimale Weise mit den notwendigen Verkehrsleistungen versorgt wird. Alle Koordinierungsmaßnahmen sollten primär unter diesem Aspekt gesehen werden.

Unter den maßgeblichen Stimmen zum Problem einer Neuordnung

¹⁾ Vergleiche Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 1934, Seite 246, Weber, A., Volkswirtschaftslehre, Band 4, 1933, Seite 259 ff.!

im Verhältnis von Schiene und Straße verdienen die Verlautbarungen des Deutschen Industrie- und Handelstages Beachtung, der sich wiederholt mit sachlichen Argumenten in die Diskussion eingeschaltet hat. Er weist auf die Notwendigkeit eines gut entwickelten und geordneten Verkehrswesens für die moderne arbeitsteilige Wirtschaft hin und führt wie folgt aus:

"Das Bestreben, die Verkehrsbedingungen möglichst einander anzunähern, widerspricht nicht den Prinzipien der Marktwirtschaft, vielmehr sind Gleichheit und Gleichmäßigkeit der Transportbedingungen der einzelnen Verkehrsmittel eine Basis für die Entfaltung eines gesunden Wettbewerbs in Produktion und Handel. Wert- und Entfernungsstaffel des Gütertarifs wirken den sich aus der ungleichen Verteilung der Rohstoffe und Verbrauchsgebiete ergebenden Ballungstendenzen entgegen und begünstigen eine Dezentralisation der Siedlung und des Gewerbefleißes, ohne daß planwirtschaftliche Lenkungsmaßnahmen in Anspruch genommen werden müßten. Diese Dezentralisation bedarf nicht zuletzt aus außerökonomischen Gründen der nachhaltigen Förderung und ist bei der wirtschaftsgeographischen Struktur des heutigen Deutschen Bundesgebietes wichtiger denn je." (Mai 1951, Seite 3) Im Jahre 1956 will aber auch der DIHT das gemeinwirtschaftliche Verkehrssystem auflockern ¹⁾, dessen "Beibehaltung von gewichtigen Wirtschaftskreisen, besonders in den peripheren Gebieten, immer noch mit aller Schärfe gefordert wird. Bei Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems liegt das Verkehrsproblem darin, daß die zu Ausgleichszwecken überhöhten Tarife der Bahn für den Kraftverkehr den Anreiz schaffen, sich bevorzugt in diese Verkehre einzuschalten, und damit das Globalprinzip der Bahn aushöhlen." Staatliche Eingriffe sollen das verhindern, wie es bereits über die Steuern und neuerdings über die gesetzliche Beschränkung der Maße und Gewichte bei Lastkraftwagen ge-

1) In: Briefe zur Verkehrspolitik, Bonn, Nr. 12 vom 13. April 1956

schieht. Der Tarifpolitik als Mittel der Aufgabenteilung sind unter dem "heutigen Tarifsystern jedoch relativ enge Grenzen gesetzt, so daß man hiervon kaum Wirkungen verspüren wird. Dies gilt auch für eine Differenzierung zwischen DEGT und RKT hinsichtlich der Mengen- und Entfernungsstaffel. Solche Tarifmaßnahmen haben nur dann Sinn, wenn man sie als ersten Schritt für eine Auflockerung des gemeinwirtschaftlichen Systems betrachtet."

Damit wird noch einmal die Problematik in der Verkehrsbedienung offenbar, aus der die Alternative abgeleitet wird, entweder die Vorzüge des Kraftwagens dem gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst der Eisenbahn ein- oder zuzuordnen oder die Eisenbahn von ihren Bindungen und Auflagen ganz oder teilweise zu befreien und für beide Teile gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu schaffen.

Daß unsere Verkehrspolitik in Deutschland nicht allein vor dieser Alternative steht, zeigt die kürzlich veröffentlichte "Sekretariatsnote des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa ¹⁾".

Sie stellt zwei Möglichkeiten der Koordinierung heraus, nämlich die autoritäre und die tarifliche Koordinierung. Bei der autoritären Koordinierung wird die Wahl des Benutzers bezüglich des Verkehrsmittels durch verwaltungsmäßige Maßnahmen beschränkt, während die tarifliche Koordinierung die Wahlfreiheit bestehen läßt, jedoch durch geeignete Beförderungstarife versucht, die Entscheidung des Verkehrsnutzers mit den Interessen der Gesamtheit in Einklang zu bringen. Es ist keine Frage, daß die Freiheit des Verkehrsnutzers in der Wahl des Verkehrsträgers unter allen Umständen in jeder Koordinierungspolitik unangetastet bleiben muß.

Die ECE-Studie bringt die bisher umfassendste Darstellung des

¹⁾ Vergleiche Heimes, Die Koordinierung im Verkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1956/2!

Problems der Koordinierung und postuliert endlich als deren Ziel, daß jedes Verkehrsmittel dort zum Einsatz kommt, wo es die beste Leistung zu den geringsten Kosten erbringen kann.

Dann kann es nur Aufgabe einer gesamtwirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik sein, den Einbruch des Kraftfahrzeuges in die bisher überwiegend gemeinwirtschaftlich ausgerichtete Verkehrsbedienung so aufzufangen, daß dieser die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn nicht untergräbt, sondern daß beide Verkehrsträger auf einer höheren verkehrswirtschaftlichen Ebene einander zugeordnet werden können. Das ruiniöse Gegeneinander der Verkehrsträger ist einem positiven Miteinander zuzuführen, um weiteren Substanzschwund und schwere Kapitalfehlleitungen zu verhindern ¹⁾.

Anlässlich der Beratungen zum Verkehrsfinanzgesetz erklärte der Bundesminister für Verkehr vor dem Parlament, die Bundesregierung gehe bei der Koordinierung der Verkehrsträger "von folgenden Leitsätzen aus:

1. Das gemeinwirtschaftliche System der Deutschen Bundesbahn wird beibehalten.
2. Die Wettbewerbsbedingungen von Schiene und Straße werden so weit wie möglich einander angeglichen.
3. Ein echter Leistungswettbewerb wird gewährleistet.
4. Eine freie Preisbildung auf dem Gebiet bleibt ausgeschlossen ²⁾."

Die Zusicherung des "echten Leistungswettbewerbs" erscheint

1) Auch dem Personenbeförderungsgesetz vom 4. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1317) hat als Richtlinie der verkehrspolitisch richtige Grundsatz der Koordinierung aller Verkehrsmittel gedient. In der Präambel zu diesem Gesetz wird dies hervorgehoben, indem es dort heißt:

"Jedem Beförderungszweig müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag." (Nach Gogos, a. a. O., Seite 34)

2) Nach "Der Volkswirt", Nr. 19 vom 17. Juli 1954, Seite 4

etwas fragwürdig nach den vielen einschneidenden Reglementierungen des Straßenverkehrs in jüngster Zeit. Sie wären nur dann hinzunehmen, wenn eine Verkehrspolitik auf lange Sicht sie erlassen hat zur Vergrößerung des Schutzes und zur Stärkung der Verantwortlichkeit der Verkehrsträger allein im Interesse der **A l l g e m e i n h e i t**.

Dieser - als Einleitung kurz skizzierten - Situation unseres modernen Verkehrs steht nun eine Rechtsordnung gegenüber, die mit allgemeinen Rechtsgrundsätzen und den Normen der betreffenden Sondergesetze die Kollisionen des Alltagsverkehrs zu regeln sucht.

Wenn dabei auf den ersten Blick die Gesetzesfassungen manchmal zufällig und willkürlich erscheinen, so werden wir bei näherer Untersuchung der soziologischen Gegebenheiten im Verkehrswesen feststellen, daß neben die **G e b o t s s e i t e** des Rechts die Frage nach der Lebensbedeutung der Rechtsnormen, das heißt die **I n t e r e s s e n s e i t e**, treten muß. Die Rechtsnormen schützen die Interessen der menschlichen Gemeinschaft und sichern dadurch ihre Lebensbedingungen; sie ordnen die in der Gemeinschaft verbundenen Privatinteressen, grenzen sie gegeneinander und gegen die unmittelbaren Gemeininteressen ab ¹⁾.

Eine solche funktionelle Betrachtungsweise läßt auf dem Gebiete des Verkehrsrechts **d r e i R e c h t s k r e i s e** erkennen, nämlich die der Verkehrsträger, der Verkehrsteilnehmer und der Allgemeinheit. Jeder Rechtskreis verkörpert sein besonderes **I n t e r e s s e**, der erste durch Verkehrsleistungen als gewerbliche Betätigung, der zweite in Form der Durchführung der Verkehrsleistung, der dritte hinsichtlich des Schutzes vor den Gefahren des Verkehrs.

Unabhängig von diesem Interesse ist jedoch jedem Rechtskreis

¹⁾ Vergleiche Heck, Grundriß des Schuldrechts, Tübingen 1929, Seite 472, Würdinger, Theorie der schlichten Interessengemeinschaften, Stuttgart 1934!

eine typische V e r a n t w o r t u n g eigen: dem ersten für ordnungsgemäße Durchführung der Verkehrsleistung, dem zweiten für das Fernbleiben jeglicher Form störender Eingriffe, dem dritten für eine Vermeidung der Begegnung mit der Gefahr.

Diese Verantwortung entspricht der typischen M a c h t s i - t u a t i o n . Sie beruht im ersten Fall auf der Beherrschung des Verkehrsmittels, im zweiten - beim Personen- und Güterverkehr - auf Unterlassung störender Eingriffe in den Transportablauf und Unterwerfung unter die durch den modernen Verkehr geforderte Disziplin; im dritten Fall schließlich darin, daß die Berührung mit dem Gefahrenkreis weitgehend vermieden wird.

Auf dieser Basis ergibt sich der jeweilige Rechtsschutz des gegenüberstehenden Partners als Spiegel der Verantwortung. Ist diese Verantwortlichkeit gemildert oder fehlt sie gar, so wirkt sich das auf die Haftungsverhältnisse aus. Dabei wird von Fall zu Fall zu untersuchen sein, ob die Abstufungen in der Haftung eine reale Grundlage haben oder nur durch die zufällige Gesetzesfassung bedingt sind.

B. GEFÄHRDUNG UND

VERANTWORTLICHKEIT IM VERKEHR

I. Das Wesen der Gefährdungs-

haftung in den verkehrsrecht-

lichen Haftpflichtbestimmungen

Das Bürgerliche Gesetzbuch hat in seinem Abschnitt über die unerlaubten Handlungen nur zwei Fälle von Gefährdungshaftung geregelt, nämlich die Billigkeitshaftung des § 829 und die Tierhalterhaftung des § 833. Die Einfügung dieser Tatbestände in die Vorschriften der §§ 823 ff., denen die Haftung aus Verschulden eigentümlich ist, zeigt, daß dem Gesetzgeber der prinzipielle Unterschied zwischen Verschuldens- und Gefährdungshaftung nicht hinreichend zu Bewußtsein gekommen ist.

Die Gefährdungshaftung unterscheidet sich von der Verschuldenshaftung nämlich nicht bloß negativ dadurch, daß sie eine Haftung ohne Verschulden eintreten läßt, sondern ihr liegt ein von der Verschuldenshaftung wesensmäßig verschiedenes Zurechnungsprinzip zugrunde.

Das durchaus eigenständige Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung ist untrennbar verbunden mit dem Aufkommen des modernen Verkehrswesens, für das sich das Verschuldensprinzip als nicht ausreichender Schutz der menschlichen Person erwies.

Das Erfordernis eines Verschuldens ergibt sich aus dem Grundsatz der persönlichen Verantwortung. Demgemäß muß sich der Mensch mit seiner Handlung identisch wissen und alle eventuellen Folgen seiner Handlungen als etwas ihn selbst

unmittelbar Angehendes auf sich nehmen. 'Verantwortung' in diesem Sinne ist, um mit Nicolai Hartmann ¹⁾ zu sprechen, eine "reale Tatsache des sittlichen Lebens", einerlei, wie man sie metaphysisch weiter ausdeuten mag. Sie ist damit zugleich auch eine elementare Tatsache des Rechtslebens.

Von Verschulden zu reden hat aber nur dort einen Sinn, wo irgendwelche Handlungen unerlaubt sind, während bei der Gefährdungshaftung die die Haftung auslösenden Handlungen im Gegenteil erlaubt sind. Bei diesen, an sich erlaubten Verhaltensweisen hat der Gesetzgeber deshalb eine Schadensersatzpflicht in Form der Gefährdungshaftung vorgesehen, weil sie mit besonderen Gefahren verknüpft sind.

Das moderne Verkehrswesen bietet hierfür deshalb einen so sinnfälligen Ausdruck, weil bei ihm die Technik dem Menschen über den Kopf zu wachsen droht und dieser nicht mehr imstande ist, den technischen Ablauf in seinen einzelnen Phasen zu beherrschen.

Zutreffend hat daher L a r e n z ²⁾ als das Grundprinzip der Gefährdungshaftung nicht die Zurechnung "zur Tat", sondern die Zurechnung "zum Verantwortungsbereich" hervorgehoben. Die Gefährdungshaftung ist eine Risikohaftung für eine zu verantwortende Sach- und Betriebsgefahr und jeweils bewußt auf spezifische Gefahrtatbestände abgestellt. Verantwortlich ist grundsätzlich derjenige, der die von ihm gesetzte Gefahrenquelle beherrscht und nicht nur vorübergehend den Nutzen daraus zieht. Die Gefährdungshaftung will gewisse Zwangsrisiken des täglichen Lebens von dem sozial auf sie Angewiesenen abwenden. Allen bisher gesetzlich anerkannten Fällen liegt der gemeinsame Gedanke zugrunde:

Wer durch ein an sich berechtigtes und erlaubtes,
mit besondêren Gefahren verknüpftes Verhalten an-

1) Zitiert nach Larenz, Schuldrecht, Band II, München und Berlin 1956, Seite 329

2) a. a. O., Seite 329 ff.

dere, die sich diesen Gefahren im Verkehr ohne Abwehrmöglichkeiten aussetzen müssen, schädigt, muß für den Schaden - auch ohne Verschulden - einstehen ¹⁾.

Das mächtige Aufkommen des Verkehrs hat jenen Gedanken vollends zum Durchbruch verholfen und in dem überkommenen Privatrechtssystem dem Prinzip der Gefährdungshaftung neue Geltung verschafft.

Von dieser Darlegung des Wesens der Gefährdungshaftung her sind die in den verschiedenen Haftpflichtgesetzen anzutreffenden Begriffe wie: Halter, "bei dem Betrieb", Haftungsaus- schluß in den Fällen "höherer Gewalt" oder bei "unabwendbarem Ereignis", endlich auch die Haftsummenbegrenzung zu verstehen.

Versucht man, diese stets wiederkehrenden Begriffe auf ein gemeinsames rationales Prinzip zurückzuführen, dann bietet sich als eine allen Fällen gemeinsame Erklärung der Umstand an, daß hier aus dem Setzen einer Gefahrenquelle und ihrer Beherrschung die Notwendigkeit einer strengen Haftung fließt.

Somit handelt es sich bei der Gefährdungshaftung um eine "gesteigerte soziale Verantwortung für einen bestimmten Gefahrenbereich, um eine Verteilung des Schadensrisikos, das mit einer bestimmten Betätigung nun einmal verbunden ist, nach den Maßstäben nicht der Vorwerfbarkeit und der Schuld, sondern der Zurechnung der Gefahr zu demjenigen, der sie - wenn auch nur im allgemeinen - beherrscht ²⁾".

Der Haftungsgrund der Gefährlichkeit unter Preisgabe des Verschuldensprinzips wurde maßgebend für die verkehrsrechtlichen Haftpflichtgesetze, da hier eine über das allgemeine

1) Ennecerus-Lehmann, Recht der Schuldverhältnisse, Band II, Tübingen 1950, § 230 II

2) Larenz, a. a. O., Seite 385

Maß hinausgehende Gefahr gesetzt wird ¹⁾. Sinnfälliger juristischer Ausdruck jener technischen Gegebenheiten ist die Tatsache, daß die verkehrsrechtlichen Haftpflichtgesetze ihre Schadensersatzpflicht in erster Linie nicht an die Person desjenigen anknüpfen, der beispielsweise ein Auto steuert oder eine Lokomotive bedient, sondern an den jeweiligen **H a l t e r**, der den Nutzen aus einer Eisenbahn oder einem Kraftfahrzeug zieht. Der Halter selbst kann dabei an dem einzelnen Unfall völlig schuldlos sein.

Das Reichsgericht hat den Begriff des Fahrzeughalters wie folgt definiert: "Halter eines Kraftwagens ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt" (RGZ Band 150, Seite 136) ²⁾. Die Haltereigenschaft ist demnach weniger ein rechtliches als vielmehr ein wirtschaftliches und tatsächliches Verhältnis (JW 1932, 809; RG 141, 402). Es kommt also nicht darauf an, wer der Eigentümer des Wagens ist oder auf wessen Namen er polizeilich zugelassen ist, sondern daß der Gebrauch auf eigene Rechnung und zu eigenem Nutzen erfolgt. Das Merkmal der Verfügungsgewalt ist deshalb erforderlich, weil das Gesetz vom Fahrzeughalter die Beobachtung jeder gebotenen Sorgfalt verlangt.

1) Keine Sondergesetze für die Haftung der Eisenbahn bestehen in England, den USA, Spanien und Frankreich. Hier richtet sich die Haftung nach den allgemeinen Vertrags- und Deliktsvorschriften. Der Geschädigte muß der Eisenbahn im allgemeinen das Verschulden nachweisen. In den USA Haftung nach den Grundsätzen des "Common Law". Da überhaupt keine modernen Gefährdungstatbestände zur Verfügung stehen, mußte unter anderem der entsprechend objektivierte Begriff der "negligence" (der mangelnden Sorgfalt) zur Bewältigung der Verkehrshaftpflichtfragen herangezogen werden. - Vergleiche dazu: Esser, a. a. O., Seite 133, mit zahlreichen Hinweisen auf die unerschöpfliche amerikanische Judikatur!
Ferner: Seligsohn, in: Zeitschrift für Internationalen Eisenbahnverkehr, 1950, Seite 239 ff.

2) Ausführlicher dazu: Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 7. Auflage, München-Berlin 1954, Seite 199 ff.

Eine bei den Haftpflichtgesetzen stets wiederkehrende Formel ist der Begriff "bei dem Betrieb". Der Begriff "Betrieb" ist im Reichshaftpflichtgesetz ein anderer als im Straßenverkehrsgesetz. § 1 RHG meint mit Betrieb nicht nur den technischen Vorgang der Personenbeförderung durch den einzelnen fahrenden Zug, sondern auch alle übrige Betätigung des gesamten Unternehmens Eisenbahn. Dagegen meint § 7 StVG unter "Betrieb" nur den technischen Betrieb als solchen. M ü l l e r ¹⁾ erklärt diesen Unterschied aus der Entstehungsgeschichte des § 7 StVG. Danach wird deutlich, daß der Gesetzgeber im Entwurf zum Kraftfahrzeuggesetz von 1908 die enge Anlehnung an das RHG (dem die Worte "bei dem Betrieb" entnommen sind) und damit den Willen zur Verwertung der Rechtsprechung zu diesem Gesetz für das KFG aufgegeben hatte.

Die sachliche Verschiedenheit der beiden Betriebsarten führt zwangsläufig auch zu verschiedenen Auslegungen der Begriffe in den beiden Gesetzen. Der Betrieb einer Eisenbahn ist die Summe von Einzeltätigkeiten einer Reihe verschiedenartigster Einrichtungen technischer, kaufmännischer und verwaltungsmäßiger Art. Einem solchen Betrieb kann der eines einzelnen Fahrzeuges tatsächlich und rechtlich nicht gleichgestellt werden (Köln 3. 2. und 8. 10. 1931, DAR 279 und 32, 121) ²⁾.

Um ein solches einzelnes Fahrzeug handelt es sich aber nach dem Wortlaut des § 7 StVG gerade im Gegensatz zu § 1 RHG, in dem nicht vom einzelnen Eisenbahnzug, sondern von der Eisenbahn schlechthin die Rede ist (RG in DAR 29, 64).

Ist also der Betrieb im einzelnen Falle gemeint, so heißt ein Kraftfahrzeug betreiben: "die bestimmungsmäßigen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsmäßiger Bewe-

1) Vergleiche im folgenden: Straßenverkehrsrecht, 19. Auflage, Berlin 1955, Seite 192 ff.!

2) Dazu: RG 133, 271, das wegen der technischen Verschiedenheiten des Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbetriebes Verschiedenheiten der Beurteilung, wann ein Unfall "bei dem Betrieb" anzunehmen ist, in Einzelfragen als denkbar bezeichnet.

gung einwirken lassen (zustimmend Köln, 8. 10. 1931 in DAR 32, 121)" ¹⁾. RG 1. 7. 1942, DR 1416 rechnet den bei stillstehendem Fahrzeug und Motor eingetretenen Unfall dem Betrieb zu, wenn beim Betrieb des Fahrzeugs die fortwirkende Ursache zu dem Unfall (Auffahren des Eisenbahnzuges auf ein dicht am Bahnkörper liegendegebliebenes Kraftfahrzeug) gesetzt worden war.

Der Begriff "bei dem Betrieb" meint den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schadensereignis und dem Betrieb. Dieser ursächliche Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn ein Schaden durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Betrieb gerade einer Eisenbahn oder eines Kraftfahrzeuges eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind. Weiter hat die Rechtsprechung aber einen Unfall dem Betrieb einer Eisenbahn oder eines Kraftfahrzeuges auch dann zugeordnet, wenn er in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen steht (BGH in MdB 56, 481). So kann beispielsweise die Bahn für den Fall, daß sich beim Entladen eines Güterwagens ein Unfall ereignet, nicht den ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb verneinen, indem sie einwendet, der Unfall sei durch das Abladen und nicht durch den Betrieb eingetreten.

Auch wenn der Unfall "bei dem Betrieb" der Bahn eingetreten ist, haftet diese nicht, wenn er durch "höhere Gewalt" verursacht worden ist. Durch diese Begrenzung soll die Haftung der Bahn lediglich für solche Vorkommnisse ausgeschlossen werden, die sich der Beherrschbarkeit entziehen und wegen ihres außergewöhnlichen, mehr zufälligen Charakters nicht von dem dem Bahnbetrieb eigentümlichen Risiko mit umfaßt werden. Nach der Definition des Reichsgerichts ist höhere Gewalt "ein von außen auf den Betrieb einwirkendes und außergewöhnliches (elementares) Ereignis, das

¹⁾ Müller, a. a. O., Seite 193

nicht vorhergesehen und auch durch die zweckmäßigsten Maßnahmen nicht abgewandt oder in seinen Folgen unschädlich gemacht werden kann ¹⁾".

Der Begriff des unabweidbaren Ereignisses ist weiter gefaßt als der der höheren Gewalt und gibt dem Halter größere Befreiungsmöglichkeiten als dem Eisenbahnunternehmer auf Grund des RHG. Der Gesetzgeber wählte diese Fassung aus der Erkenntnis heraus, daß die Anwendung der Haftungs Vorschriften des RHG für die eine öffentliche Straße benutzenden Kraftfahrzeuge zu einer Überspannung der Haftung führen würde. Bei dem sich spontan anbahnenden Straßenverkehr, in dem sich mehrere Verkehrsträger in den Verkehrsraum "Straße" teilen müssen, ist die Beherrschbarkeit der jeweiligen Situation - die allein eine strengere Haftung rechtfertigen würde - einfach nicht möglich.

Die Frage der Haftsummenbegrenzung dagegen, wie sie sich in den meisten Fällen der Gefährdungshaftung findet, beruht weniger auf dem Prinzip der Gefährdungszurechnung als vielmehr auf Zweckmäßigkeitserwägungen. Das Schadensrisiko soll im Interesse des Haftpflichtigen oder seiner Versicherung in übersehbaren Grenzen gehalten werden, damit es auch kalkulierbar bleibt. Der Haftpflichtige würde bei unbeschränkter Inanspruchnahme zudem so stark belastet werden, daß sein Nutzen aus der Verkehrsbetätigung letztlich gleich Null wäre. Die Teilnahme am Verkehr bildete dann ein zu großes, jede private Initiative lähmendes Risiko.

In allen diesen den verkehrsrechtlichen Haftpflichtgesetzen eigenen Formulierungen drückt sich das Bestreben aus, die Zurechnung eines Schadens zu dem Verantwortungsbereich des Haftpflichtigen entsprechend dem Grundgedanken der Gefahrbeherrschung und der Eigenart des ihm zur Last fallenden spezi-

¹⁾ RG 95, 64; JW 1920, 710; RG 101, 94

fischen Risikos zu begrenzen. Sie dürfen daher nicht "als bloße 'Ausnahmen', sondern müssen als die immanenten Grenzen einer sinnvollen Gefährdungszurechnung verstanden werden, auf die zu verzichten dem Gesetzgeber im Prinzip gar nicht möglich ist, wie immer er sie im näheren auch ausgestalten mag ¹⁾".

Neben die Person des Halters tritt aber weiter die Person desjenigen, der die Beförderungsleistung in Anspruch nimmt, - sei es in Form der Personen- oder der Güterbeförderung. Interessenlage und Machtsituation sind bei diesem Personenkreis anders gelagert als bei dem Verkehrsträger. Er setzt keine spezifischen Gefahrenmomente, kann daher nicht aus dem Gesichtspunkt einer zu vertretenden Sach- und Betriebsgefahr, sondern nur aus einer Zurechnung zur Tat heraus verantwortlich gemacht werden. In den verkehrsrechtlichen Haftpflichtgesetzen wird diesem Personenkreis insofern Rechnung getragen, als sich im Falle eines Verschuldens dieser Personen die Haftung des Verkehrsunternehmers mindert oder überhaupt wegfällt.

Neben den Personenkreis des Verkehrsunternehmers und neben den, der die Beförderungsleistung beansprucht, tritt als ein dritter Personenkreis die Allgemeinheit auf den Plan. Sie kann als Träger des Straßenverkehrs mit der Eisenbahn in Kollision geraten, oder aber sie repräsentiert innerhalb des Straßenverkehrs die Gruppe der Fußgänger und Radfahrer. Dieser Personenkreis der Allgemeinheit muß als der eigentlich Leidtragende der mit dem Verkehr einhergehenden Gefahren angesehen werden. Sein besonderes Interesse liegt darin, die Gefahr fernzuhalten oder sie ganz zu vermeiden.

Damit sind drei Rechtskreise herausgestellt, die jeweils verschiedenen Personengruppen mit jeweils verschiedener Interessen- und Machtlage zugeordnet sind und denen aus dem gleichen Grund eine jeweils unterschiedliche rechtliche Be-

1) Larenz, a. a. O., Seite 386

handlung zuteil wird und auch zuteil werden muß.

Nachfolgend soll näher dargelegt werden, ob sowohl in den verkehrsrechtlichen Haftpflichtbestimmungen wie auch in der dazu ergangenen Rechtsprechung immer die dem einzelnen Rechtskreis eigentümliche Interessen- und Machtlage sowie die dementsprechende Verantwortung gesehen und berücksichtigt worden ist.

Freilich soll hier nicht verkannt werden, daß eine noch weitere Ausdehnung des Instituts der Gefährdungshaftung nicht ohne Gefahren für unsere Rechtskultur ist. So warnt E s s e r ¹⁾ nicht ohne Grund vor einer stärkeren Betonung des Gefährdungsgedankens und vor der Gefahr, in die "eine von der Zivilistik sich lösende Verkehrsrechtswissenschaft treibt. Denn es liegt jenseits alles Persönlichen in der Loslösung einer ganzen Disziplin vom Mutterrecht begründet, daß von den großen wissenschaftlichen Gesamtleistungen auf diesem Gebiet nicht nur kein Werk: kein Hauch in die Räume moderner Gesetzesinitiatoren dringt. Die ärgste Rückwirkung solcher 'Spezialisierung' erfährt indessen unsere Rechtskultur durch die soziale Verödung unseres bürgerlichen Gemeinrechts, die Entmachtung seiner Kernprinzipien und die Antiquierung seines wissenschaftlichen Systems (O. v. Gierke, Die soziale Aufgabe des Privatrechts, 1898)".

Esser lehnt auch die allgemeine Unfallversicherung ab, denn "es ist weder die rechtsethische, noch die dogmatische Aufgabe gelöst, wenn wir das Haftpflichtrecht unterschiedslos in seinen beiden Funktionen dem Fürsorgegedanken unterstellen. Eine solche summarische Liquidierung von Einzelanspruch und -risiko bedeutet nur einen weiteren Schritt von der Verantwortung zur Versorgung, vom Gewissen zur Kollektivordnung, vom Rechtsstandpunkt zur demütigen Sekurität im weiter bürokratisierten Sozialverband."

Auch Boettinger stellt statt des Fürsorgegedankens eine

¹⁾ JZ 1953, 129 ff.

Stärkung des Verantwortlichkeitsgefühls in den Haftungsfragen heraus, in: VersR 1952, Seite 411.

II. Die Verantwortungs-

verhältnisse bei der Eisenbahn

1. Grund und Umfang der Haftung des Eisenbahnunternehmers

Vergleicht man die Unfallziffern im Straßenverkehr mit denen im Eisenbahnverkehr, so erscheint es auf den ersten Blick ungereimt, daß die Bahn mit ihrer weitaus größeren Betriebssicherheit vom Gesetzgeber einer bedeutend strengeren Haftung als das Kraftfahrzeug unterworfen ist. Die Annahme liegt nahe, daß der Gesetzgeber bei der Schaffung der verkehrsrechtlichen Haftpflichtbestimmungen sich von dem Gedanken hat leiten lassen, daß die Bahn "gefährlicher" ist als das kleinere und beweglichere Auto.

Wenn aber schon die abstrakt betrachtete Gefährlichkeit der Bahn offensichtlich größer ist, dann muß auch die dem Eisenbahnunternehmer auferlegte Haftung größer sein.

Den Schöpfern des Reichshaftpflichtgesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes scheinen diese Gedanken entscheidend für die unterschiedliche Strenge der Haftung gewesen zu sein. Hinzu müssen wirtschaftspolitische Erwägungen getreten sein, wie sie noch in der Begründung zum Kraftfahrzeuggesetz als Rechtfertigung für die strenge Haftung der Eisenbahn genannt werden: "... Die Monopolstellung, welche die Eisenbahnunternehmungen haben, der große Umfang ihrer Betriebe und ihre regelmäßig sehr bedeutsame Kapitalkraft lassen es als keine unbillige Anforderung erscheinen, daß sie für den Schaden, den ihr Betrieb verursacht, unbedingt und ohne Einschränkung

eintreten... 1)»

Als charakteristisch für die damalige Einstellung gegenüber den Eisenbahnen mag das in der Geschichte des Verkehrs viel zitierte Gutachten des bayerischen Medizinalkollegiums gelten 2). Dieses soll gefordert haben, im Interesse der Gesundheit der Bevölkerung müßten die Eisenbahnen durch undurchsichtige Zäune von der Umgebung abgetrennt werden, weil die Bevölkerung durch das Sehen der schnellfahrenden Züge gefährdet und die Leute schwindlig werden könnten.

In der Tat läßt es sich nicht leugnen, daß die Eisenbahn in Bezug auf ihre technischen Daten gefährlicher ist als das Kraftfahrzeug. Folgende Gefahrmomente springen besonders ins Auge:

- die Unmöglichkeit des Ausweichens vor Hindernissen infolge Schienengebundenheit
- die erhebliche, vom Benutzer der Eisenbahn nicht beeinflussbare Geschwindigkeit - nur Notbremse -
- keine Einflußmöglichkeit auf den Lokführer - Lokomotive getrennt von Insassen -
- starre Bindung an den Fahrplan mit dem Zwang, gewisse Verrichtungen mit besonderer Hast und Eile durchzuführen
- Massenbeförderung, daher vielfach Massenandrang an den Ab- und Zugängen auf hochgelegenen Bahnsteigen
- die zahlreichen Türen und Fenster an den Wagen
- Bewegung großer Gewichtsmassen mit großer Geschwindigkeit
- längerer Bremsweg
(Dampflok mit 2 angehängten DZ-Wagen bei 55 km/st Bremsweg 137 m, - Volkswagen nur 12 m!)

Den gewöhnlichen Bremsweg der Eisenbahn zeigt folgende Über-

1) Nach Dickertmann, Gedanken zur Neugestaltung des Eisenbahnpflichtrechts, in: Die Bundesbahn, 1952, Seite 215; vergleiche ferner: Stenographischer Bericht 3/70!

2) Siehe Krebs, Das Recht der Haftpflicht im Verkehr, DAR 1951, Seite 200!

sicht ¹⁾:

Bei normaler Betriebsbremsung benötigt:

ein D-Zug bei 100 km/st	einen Bremsweg von	800 m
ein D-Zug " 120 "	" " "	1.260 m
ein Güterzug 100 Achsen beladen bei 50 km/st	=	420 m
ein " 100 " " " 65 "	=	700 m
ein Personenzug bei 40 km/st	einen Bremsweg von	180 m
ein " " 50 " " "	"	280 m
ein " " 60 " " "	"	380 m
ein " " 70 " " "	"	530 m.

Es wäre jedoch eine oberflächliche, bloß quantitative Betrachtungsweise, wollte man die gegenüber dem Kraftfahrzeughalter wesentlich strengere Haftung des Eisenbahnunternehmers aus der abstrakten Gefährlichkeit des Bahnbetriebes ableiten. In Übereinstimmung mit dem, was oben über das Wesen der Gefährdungshaftung gesagt worden ist, muß die strengere Haftung der Eisenbahn vielmehr aus dem Umstand heraus verstanden werden, daß der Eisenbahnunternehmer den Schienenweg ausschließlich für sich allein beanspruchen kann. Somit ist er in viel höherem Maße in der Lage, Gefahren von vornherein auszuschalten und Einwirkungen Dritter fernzuhalten. Die Beherrschbarkeit der Gefahr ist umfangreicher. Daher ist eine weitgehende Ausschaltung der Gefahr zumutbar und demzufolge die strengere Haftung auch innerlich gerechtfertigt. Interessen- und Machtlage der Bahn erfordern eine gesteigerte Verantwortung.

Es gibt zahlreiche Fälle, in denen es streitig sein kann, ob ein Unfall innerhalb des von der Bahn beherrschbaren Gefahrenbereiches geschehen ist. Liegt es beispielsweise noch im Rahmen der zu verantwortenden Betriebsgefahr, wenn eine Person dadurch verletzt worden ist, daß eine Bahnschranke vom

¹⁾ Diese Angaben gehen zurück auf Herrn Freistetter, BB-Direktion, München, Dezernat 21, Abteilung Fahrzeitberechnung, sowie auf die Allianz-Versicherungs AG, München.

Schrankenwärter nicht ganz aufgezo-gen worden ist? Das OLG Neustadt (vergleiche NJW 1953, 387!) hat hier eine Haftung der Bahn aus § 1 RHG abgelehnt, weil der Unfall weder durch die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht ist, noch in einem unmittelbaren äußeren, zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem zur Beförderung dienenden Vorgang steht (RGZ Bd. 126, S 335). Denn ein Unfall, der nur durch eine Betriebsanlage ohne den genannten unmittelbaren Zusammenhang mit einem Beförderungsvorgang verursacht wird ¹⁾, liegt außerhalb des Rahmens der zu verantwortenden besonderen Betriebsgefahr und ist kein Betriebsunfall.

Sehr deutlich wird die Frage der Beherrschbarkeit der Gefahr beim Haftungsausschluß in den Fällen höherer Gewalt. Die Rechtsprechung faßt den Begriff "höhere Gewalt" sehr eng und knüpft seine Annahme an folgende Voraussetzungen:

Das den Unfall verursachende Ereignis muß

ein äußeres, betriebsfremdes, - ein sogenannter äußerer Zufall sein, das heißt, seine Ursachen und Wurzeln außerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn haben,

ganz außergewöhnlich, also nicht ein mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehrendes, und

mit zumutbaren Mitteln nicht abzuwenden oder ²⁾ in seinen schädlichen Folgen zu beseitigen sein.

Höhere Gewalt kann also schon der Natur der Sache nach nur in ganz seltenen Ausnahmefällen angenommen werden ³⁾. Diese beschränken sich praktisch auf Naturereignisse und Handlungen Betriebsfremder. So ist das Bewerfen von Zügen mit Steinen auf freier Strecke höhere Gewalt (OLG Frankfurt vom 12. 1. 1951; RG EE 46, 95); im allgemeinen auch die sogenannten Eisenbahnattentate (JW 1909, 80; RG 70, 98), aller-

¹⁾ Siehe auch: Böhmer, a. a. O., Anm. 27 zu § 1 RHG!

²⁾ Vergleiche VAE 1944, Bd. 17, S. 47; JW 1931, 865!

³⁾ Böhmer, a. a. O., Seite 37 mit vielen praktischen Fällen

dings müssen die beiden anderen Voraussetzungen des Begriffes erfüllt sein, namentlich die Unabwendbarkeit trotz geeigneter Kontrollen der Bahnstrecke.

Naturereignisse sind fast immer höhere Gewalt, so Erdbeben, Blitzschlag, außergewöhnlich heftiger Schneesturm (RGZ 101, 95), unter Umständen auch ein Bergrutsch, wenn er unmittelbar vor der Fahrt des betreffenden Zuges eingetreten ist (RG 93, 305). Liegt aber ein schuldhaftes Versäumnis der Bahn bei der Beseitigung des Hindernisses vor, so hat das Reichsgericht im Falle des Entgleisens eines Zuges infolge eines Erdbebens höhere Gewalt nicht angenommen (RGZ 93, 306).

Die oben angeführte Begriffsbestimmung berücksichtigt zutreffend die im Eisenbahnverkehr vorhandene Machtlage. Bei vernünftiger Handhabung wird sie brauchbare Ergebnisse liefern ¹⁾. Der oft zu hörende Vorwurf, die Rechtsprechung verlange bei der Bestimmung des Begriffes der höheren Gewalt so viele Merkmale, daß für diesen Einwand nur noch ein äußerst bescheidenes Anwendungsgebiet verbleibe (so Schmidt-Ernsthausen in: Eisenbahn-Entscheidungen 36, 133!), ist nicht begründet. Die vom Reichsgericht an den Begriff der höheren Gewalt angelegten Maßstäbe stellen eine konsequente Durchführung des Grundgedankens der Gefährdungshaftung dar, nämlich Haftung für eine Gefahr von ihrer Beherrschbarkeit her. Die Ergebnisse können daher auch für die Zukunft beibehalten werden.

¹⁾ So: Böhmer in: RdK 1954, Seite 19, sowie Staks in VAE 1942, 121; Staks wendet sich jedoch später gegen die haftpflichtrechtliche Schlechterstellung der Bahn in: Das Flügelrad 1954, 164.

2. Die rechtliche Stellung
des Personenkreises,
der die Beförderungsleistung
in Anspruch nimmt

Die primäre Rechtsfrage im Verhältnis dieser Personengruppe zu dem Eisenbahnunternehmer lautet, wie das schuldhafte Verhalten der die Beförderungsleistung in Anspruch nehmenden Person gegenüber der vom Eisenbahnunternehmer zu vertretenden Betriebsgefahr zu bewerten ist. Es fragt sich, ob ein Verschulden des Verkehrsnutzers in jedem Falle eine Haftungsbefreiung des Eisenbahnunternehmers herbeiführt.

Seit Inkrafttreten des BGB wenden die Gerichte in feststehender Rechtsprechung dessen § 254 auf das RHG an und verteilen den Schaden, indem sie den Grad der Gefährdung durch die Eisenbahn und des Eigenverschuldens gegeneinander abwägen ¹⁾. Nunmehr hat, da die Mitwirkung der Betriebsgefahr die Voraussetzung des Haftpflichtanspruchs überhaupt darstellt, der Betriebsunternehmer trotz eigenen Verschuldens des Verletzten auch dann zum mindesten einen Bruchteil des Schadens zu tragen, wenn ihm oder seinem Bediensteten ein mitwirkendes Verschulden nicht nachzuweisen ist (vergleiche Seligsohn, Anm. zu § 1 mit Judikaturangaben!). Nur dann wird er aus der Haftpflicht ganz entlassen, wenn das eigene Verschulden des Verletzten so überwiegend die Unfallursache bildet, daß daneben die Betriebsgefahr als Ursache völlig in den Hintergrund tritt (JW 1903, 93; 1909, 667; 1913, 921).

In vielen Urteilen der letzten Jahre ist daher auch die Eisenbahn, zum Beispiel bei Unfällen an Wegeübergängen, von

¹⁾ Ennecerus-Lehmann, a. a. O., § 255

jeder Haftung freigestellt worden, weil gegenüber dem Verschulden des Straßenverkehrsteilnehmers die Betriebsgefahr der Bahn ganz zurücktreten konnte ¹⁾.

Demgegenüber sagt BGH in NJW 1951, 110; ein noch so schweres Selbstverschulden des Verletzten vermöge die Betriebsgefahr nicht völlig auszuschalten, weil es im Rahmen des § 254 in erster Linie auf die vorwiegende Verursachung des Schadens ankomme ²⁾. Der Betriebsunternehmer haftet also in vollem Umfang trotz völliger Schuldlosigkeit seinerseits, wenn das eigene Verschulden des Verletzten im Vergleich zur Betriebsgefahr als Unfallursache von völlig untergeordneter Bedeutung ist. F r i e s e ³⁾ hat nun die Meinung vertreten, diese "außerordentliche Schlechterstellung des Betriebsunternehmers gegenüber der früheren Rechtsprechung des Reichsgerichts" stehe sowohl mit "der Fassung der Vorschrift des § 1 RHG als auch mit der Absicht des Gesetzgebers" in einem klaren Widerspruch. Er führt dabei unter anderem aus, die Bestimmung des § 1, für sich selbst betrachtet, ließe keinen Zweifel darüber aufkommen, daß ein ursächliches eigenes Verschulden des Verletzten trotz der Mitwirkung der Betriebsgefahr den Haftpflichtanspruch unbedingt ausschließen sollte. Da der Verletzte zur Begründung seines Anspruchs aus dem Gesetz zunächst einmal nachweisen muß, daß der Unfall "bei dem Betrieb" geschehen ist - also eine Folge der Betriebstätigkeit der Bahn war -, kann das eigene Verschulden immer nur als mitwirkende Ursache in Betracht kommen. Immer erst dann, wenn dieser ursächliche Zusammenhang festgestellt ist, gelangt der Einwand des eigenen Verschuldens überhaupt zum Zu-

1) OLG Bremen vom 20. November 1953, VRS 6, Seite 119;
OLG Hamburg vom 5. Februar 1954, VRS 7, Seite 163;
OLG Karlsruhe vom 18. Mai 1954, VRS 7, Seite 173;
OLG Oldenburg vom 1. April 1953, NJW 1953, 1514

2) Vergleiche Geigel, a. a. O., Seite 219!

3) NJW 1951, 336

ge. Mithin könne der Einwand unter allen Umständen nur immer auf eigenes Verschulden als mitwirkende Ursache des Unfalls gestützt werden.

So kommt Frieze zu dem Schluß, "angesichts der dem Eisenbahnunternehmer aufgebürdeten Gefährdungshaftung war es ein Gebot der Billigkeit, den schuldlosen Unternehmer dann wenigstens von dieser Haftung zu befreien, wenn ein eigenes Verschulden des Verletzten als irgendwie erhebliche Ursache bei Zustandekommen des Unfalls mitgewirkt hatte ¹⁾".

Das Reichsgericht hat jedoch in ständiger Rechtsprechung erkannt, daß es bei der Abwägung des eigenen Verschuldens in erster Linie auf die "vorwiegende Verursachung" ²⁾ (RG 156, 202; 164, 268) ankommt. Daneben (und zwar in zweiter Linie, RG 169, 95) ist das Maß des Verschuldens des Verletzten von Bedeutung (RG 68, 423; 141, 357). Auch P a l a n d t betont, daß bei der Gefährdungshaftung vor allem das Maß der Gefährdung durch den Ersatzpflichtigen in Betracht gezogen werden müsse. Dieser - hier der Eisenbahnunternehmer - hat gemäß der aus dem Wortlaut des § 1 RHG sich ergebenden und allgemein anerkannten Beweisregelung gegenüber der ihm obliegenden Gefährdungshaftung diejenigen Umstände zu beweisen, aus denen er eine Beschränkung oder Aufhebung seiner Haftung herzuleiten wünscht. Daran würde sich nur dann etwas ändern, wenn der äußere Anschein von vornherein ein so entscheidendes und auf den ersten Blick ausschließendes Verschulden des Geschädigten erkennen läßt, daß ihm die Ent-

¹⁾ a. a. O., Seite 337. Ferner: Dickertmann, in: Die Bundesbahn, 1952/7, der den Haftungsausschluß des Eisenbahnunternehmers bei eigenem Verschulden des Geschädigten dem Gedanken des Gesetzgebers nach als "Gegengewicht gegen die strenge Gefährdungshaftung" ansieht.
Palandt, Kommentar zum BGB, München und Berlin 1951, 9. Auflage, Anm. 1 zu § 254: "... (die Fassung des § 1 RHG ist zu eng geworden)."

²⁾ Palandt, a. a. O., § 254, 3

kräftung dieses äußeren Anscheins zugemutet werden müßte.

In Übereinstimmung mit RG JW 13, 995 (vergleiche Biermann, HaftpflG. Anm. 101 zu § 1, 47) kommt der BGH in seinem Urteil vom 11. 12. 1950, NJW 1951, 110 ¹⁾ in der Frage, ob jedes mitwirkende Verschulden ausreiche, um die Haftung der Eisenbahn auszuschließen, zu dem Ergebnis, daß es unter dem Gesichtspunkt des § 254 BGB nicht so sehr darauf ankommt, ob dem Verletzten ein mehr oder minder schweres Verschulden zur Last fällt, als vielmehr in der Hauptsache darauf, welches von mehreren zum Ersatz verpflichtenden Tatbestandsmomenten den Schaden vorwiegend verursacht hat. "Daß im vorliegenden Fall eine noch so schwer bewertete Fahrlässigkeit des Klägers die von der Beklagten zu vertretende Betriebsgefahr nicht völlig auszuschalten vermag, ergibt sich bereits daraus, daß diese Betriebsgefahr das kausale Verschulden des Zweitbeklagten v. H. umfaßt und in sich einschließt. Das Öffnen und Schließen der Abteiltüren gehört, gleichgültig, ob es vom Bahnbeamten oder Reisenden erfolgt, zum Bahnbetriebe. Auch das vorzeitige Öffnen gehört dazu, namentlich dann, wenn es sich, wie die Beklagte selbst vorträgt, um eine allgemein, also auch ihr bekannte ständige Unsitte handelt, wobei es für ihr Verhältnis zum Verletzten ohne Belang ist, ob den Öffnenden ein Verschulden trifft." Interessant ist an dieser BGH-Entscheidung vornehmlich, daß die Betriebsgefahr auch das Verschulden einer dritten Person mit einschließen kann, so daß der Unternehmer für diese Person (obwohl weder § 278 noch § 831 BGB zutrifft) gewissermaßen "mithaftet".

Diese Beispiele machen deutlich, daß es bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebes nur wenige Ausnahmefälle gibt, in denen

1) Sachverhalt: Bei dem Versuch, bei Einfahrt eines Zuges den davonfliegenden Hut einer wartenden Reisenden zu bergen, wurde der Kläger von einer zu früh geöffneten Abteiltür an der Schläfe getroffen und verletzt. Die Tür war von dem im Zug befindlichen Zweitbeklagten v. H. geöffnet worden.

aus der jeweiligen Situation heraus Machtlage und Beherrschungsvermögen des Fahrgastes so groß sind, daß davon die Verantwortung der Bahn für die Gefährlichkeit ihres Betriebes vollkommen überdeckt wird.

Neben die Person des Fahrgastes tritt aber auch noch derjenige, der die Beförderungsleistung der Bahn in Anspruch nimmt, indem er Güter befördern läßt. Auch hier geschieht die Beförderung zumeist auf Grund eines Vertrages; der Berechtigte hat ein Interesse daran, daß Leistungsstörungen irgendwelcher Art unterbleiben und der Vertrag ordnungsgemäß erfüllt wird.

Die rechtliche Grundlage dafür bildet die Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938 (RGBI. I S. 663), welche die Haftung der Eisenbahn aus dem Güterbeförderungsvertrag normiert. Die den allgemeinen Grundsatz fixierende Bestimmung des § 82 Abs. 1 lautet:

"Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust oder durch höhere Gewalt verursacht ist."

Die Haftungsgrenzen stellen sich somit wie folgt dar:

- a) Die EVO gilt nur für beförderte und in Aufbewahrung genommene Güter.
- b) Grundsätzlich besteht keine Haftsummenbegrenzung (Ausnahmen regeln die §§ 84 - 86 EVO).
- c) Gehaftet wird unter Ausschluß der Verursachung des Schadens durch besondere Mängel des Gutes, im übrigen bis zur Grenze der höheren Gewalt und unter Entlastung bei Verschulden des Verfügungsberechtigten.
- d) Nicht eingetreten wird für Schäden, die aus gewissen in § 83 EVO benannten Ursachen entstehen, wobei die Vermutung, daß ein Schaden aus einer dieser Ursachen nach den Umständen des Falles entstanden ist, durch den Geschädig-

ten widerlegt werden muß ¹⁾.

Für eine Inanspruchnahme der Bahn wegen Verlustes oder Beschädigung des Gutes sowie wegen Lieferfristüberschreitungen bilden die §§ 82 ff. EVO die einzigen Haftungsgrundlagen. Als schuldhaftes Handeln oder Unterlassungen des Verfügungsberechtigten kommen in Betracht: unrichtige Frachtbriefangaben (§ 57), unzureichende Verpackung (§§ 62, 83), Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften der Anlage C (§§ 59 Abs. 2, 54), ferner untätiges Verhalten des Empfängers (RG 100, 162). Grundsätzlich ist das Verschulden des Verfügungsberechtigten nach § 82 EVO Haftungsausschließungsgrund. Eine Schadensteilung gemäß § 254 BGB kommt nur dann in Betracht, wenn die Mitverursachung des Schadens der Bahn gleichfalls zum Verschulden gereicht (RG 112, 284) ²⁾.

Die offensichtlich gewordene unterschiedliche Behandlung des Personen- und des Güterverkehrs ist gerechtfertigt, weil es sich im Güterverkehr nur um wenige klar umrissene Tatbestände handelt, bei denen der Bahn eine Mithaftung nicht zugemutet werden kann, da diese Tatbestände nahe an die Fälle der höheren Gewalt grenzen oder doch fast ausschließlich in den Machtbereich des Verfügungsberechtigten selbst fallen.

¹⁾ Dazu ausführlicher: Krebs, a. a. O., Seite 204

²⁾ Vergleiche Finger, Eisenbahnverkehrsordnung, München-Berlin 1951, Seite 466 ff.!

3. Interessen- und Machtlage zwischen Eisenbahnunternehmer und Allgemeinheit

Der Rechtskreis der Allgemeinheit umfaßt alle die Personen, die weder Eisenbahnunternehmer noch Beförderte sind, - positiv ausgedrückt ist es die Straße im Verhältnis zur Schiene. Das spezifische Interesse der Allgemeinheit richtet sich auf den Schutz vor den mit dem Eisenbahnbetrieb einhergehenden Gefahren.

Im Falle der Kollision der beiden Rechtskreise, soweit auf seiten der Straße das Kraftfahrzeug in Betracht kommt, gibt § 17 StVG eine positive Regelung. Nach dieser Bestimmung sind, wenn ein Schaden durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird, sei es in der Person eines Dritten, sei es in der Person eines der beteiligten Halter oder Unternehmer, alle Umstände, die für die Schadensverursachung von Bedeutung waren, gegeneinander abzuwägen.

Bei der Abwägung nach § 17 StVG sind die für den Unfall ursächlichen Umstände heranzuziehen, soweit sie tatsächlich bewiesen sind; nicht in den Kreis der zu berücksichtigenden Umstände gehört ein bloß vermutetes Verschulden. Der BGH hat in NJW 1957, 99 die Anwendbarkeit der Vorschrift des § 831 BGB in diesen Fällen jedoch ausdrücklich verneint und betont, daß die Vermutung des § 831 BGB nach dem Gesetz nur bei der Prüfung der Frage gilt, ob der Geschäftsherr überhaupt aus § 831 BGB ersatzpflichtig ist. Nur dann wird zu Lasten des Geschäftsherrn vermutet, daß er die bei der Auswahl und Überwachung der Hilfsperson erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen habe, wenn der Verrichtungsgehilfe einem anderen widerrechtlich Schaden zugefügt hat. Der BGH führt weiter aus, daß für diese Vermutung aber nach dem Sinn und Zweck des § 17 StVG kein Raum ist, "wenn es sich bei fest-

stehender Ausgleichspflicht nur um die Frage handelt, ob und in welchem Umfang der verletzte Kfz.Halter einen Teil seines Schadens selbst zu tragen hat. Diese Frage ist losgelöst von der rechtlichen Beurteilung der auf beiden Seiten in Betracht kommenden rechtlichen Haftungsgrundlagen zu beurteilen (BGHZ 20, 259 = NJW 56, 1067). Daher können auch die für diese Haftungsgrundlagen bestehenden gesetzlichen Vermutungen (hier § 831 BGB) bei der Abwägung nach § 17 StVG keine Geltung haben. Grundlage dieser Abwägung können nur die feststehenden konkreten Unfallursachen sein." Ist also hier- nach bei der Abwägung der für den Unfall ursächlichen Um- stände kein Raum für die Vermutung des § 831 BGB, so muß es bei der anerkannten Beweislastregel bleiben, nach der ebenso wie im Bereich des § 254 BGB auch im Rahmen des § 17 StVG der Haftpflichtige diejenigen Tatsachen zu beweisen hat, die den Einwand, ein Verschulden des Verletzten habe mitgewirkt, begründen ¹⁾.

Hat bei einem Zusammenstoß eines Kraftfahrzeuges mit der Ei- senbahn der Führer des Kraftfahrzeuges einen Schaden erlit- ten, so gilt für den Schadensausgleich die Vorschrift des § 17 StVG entsprechend (BGH vom 24. 6. 1953, L. - M. § 17 StVG Nr. 3). Der Kraftfahrzeugführer muß sich also die für den Zusammenstoß ursächliche Betriebsgefahr des von ihm ge- lenkten Kraftfahrzeuges entgegenhalten lassen, wenn er sich nicht gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG entlasten kann. Nach dem Grundgedanken der §§ 17, 18 StVG ist zu berücksichtigen, daß der von dem Führer gesteuerte Kraftwagen eine Ursache des Schadens gesetzt hat, die nur dann unbeachtlich ist, wenn der Beweis erbracht ist, daß den Kraftfahrzeugführer an dem Schaden keine Schuld trifft.

Bei allen Kollisionen zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug oder Straßenbahn sind fehlende Schranken oder Warnlichtanla-

¹⁾ RGZ 162, 1 und 5; vergleiche auch BGH VRS 5, 424 = DAR 53, 156

gen an schienengleichen Übergängen fast immer nach § 17 StVG zu Lasten der Bahn zu berücksichtigende Umstände (VersR 1956, 656 mit zustimmenden Anmerkungen von Böhmer in VersR 1956, 710). Auch hier kommt es regelmäßig auf die durch die besonderen Umstände des Einzelfalles bestimmte konkrete Betriebsgefahr an (BGH vom 2. 10. 1952, VRS Bd. 5, 35). Vergleicht man in dieser Weise, so zeigt sich, daß sich die Betriebsgefahr der Eisenbahn außerordentlich gegenüber der der Straßenbahn erhöht, wenn ihre Übergänge unbeschränkt oder zwar mit Schranken versehen, die aber bei Annäherung eines Zuges nicht geschlossen sind. Im letzten Fall ist die Betriebsgefahr der Bahn unvergleichlich höher, weil das Offenstehenlassen von Schranken doch eine Minderung der gegenüber unbeschränkten Übergängen bestehenden Prüfungspflicht zur Folge hat und sogar einen erhöhten Anreiz bedeutet, von dem Übergang nach Möglichkeit Gebrauch zu machen (RGZ Bd. 142, S. 363). Solange die Schranken offenstehen, zeigt die Bahn dadurch an, daß sie den Übergang für den Straßenverkehr freigibt. Damit "erhöht sie ihre Betriebsgefahr im Einzelfall außerordentlich, wenn gleichwohl ein Zug sich nähert".

OLG Frankfurt, VRS 1951, Bd. 3, 251, liegt auf der gleichen Linie, wenn es feststellt, daß die Eisenbahn, soweit sie sich auf eine Ausgleichspflicht nach § 17 StVG berufen will, bei einem Unfall an einem beschränkten Übergang die mitwirkende Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges beweisen muß, die nach dem ersten Anschein keineswegs größer ist als die der Eisenbahn. Und auch der BGH, VersR 53, 652, unterstreicht in seinem Urteil vom 29. 9. 1952, daß selbst an einem verkehrsarmen Übergang, der unbeschränkt und nicht mit einer Warnlichtanlage versehen ist, die Betriebsgefahr der Bahn zuzurechnen ist. Dabei vermindert auch das fehlerhafte Verhalten des Kraftfahrers nicht die Betriebsgefahr der Bahn, sondern ist bei der Bemessung der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen ¹⁾.

¹⁾ Auch das OLG Celle hat in einem Urteil vom 10. Dezember

Bei den sonstigen Teilnehmern am Straßenverkehr, nämlich den Fußgängern und Radfahrern, kann das Prinzip der Gefährdungshaftung nicht Platz greifen. Hier kann vielmehr ein Ausgleich zwischen Eisenbahn und diesen Personen nur dadurch herbeigeführt werden, daß sich letztere ein etwaiges Verschulden anrechnen lassen müssen.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß nach Gesetz und Rechtsprechung der Personenkreis III ("Allgemeinheit") keine Privilegierung gegenüber dem Personenkreis II ("der die Beförderungsleistung in Anspruch nimmt") erfahren hat. Er muß für die in seinen Machtbereich fallenden Handlungen, sei es durch Setzen einer Gefahr, sei es durch schuldhaftes Verhalten, einstehen. Speziell die Unterschiede in der Haftungsverteilung nach § 17 StVG sind nicht rechtlicher Art, sondern berücksichtigen lediglich die andersgeartete Situation. Obwohl das Interesse der Allgemeinheit auf Schutz vor der Verkehrsgefahr - namentlich das des Fußgängers und Radfahrers, die selber keine Betriebsgefahr setzen - als besonders schutzwürdig anzusehen und deshalb auch die Frage berechtigt ist, ob nicht die Betriebsgefahr des Eisenbahnunternehmers als mitverschuldender Umstand doch höher zu bewerten ist als gegenüber dem Personenkreis II, ist gleichwohl die getroffene Regelung als angemessen zu betrachten.

Der moderne Verkehr ist ein nicht mehr wegzudenkendes Stück unseres Lebens und Lebensgefühls. Die Auseinandersetzung mit seinen Problemen wird uns tagtäglich aufgezwungen. Aus diesem Grunde kann nicht darauf verzichtet werden, die Allgemeinheit aus ihrer Verantwortung zu entlassen. Mit Recht hat daher Müller ¹⁾ hervorgehoben, daß es Pflicht eines jeden Verkehrsteilnehmers sei, soweit zumutbar, für die Unversehrtheit seines eigenen Lebens und seiner sonstigen Rechtsgüter zu sorgen.

1953 - 5 U 118/52 die Betriebsgefahr der Bahn beim Durchbrechen einer geschlossenen Schranke noch mit einem Sechstel angerechnet.

2) a. a. O., Seite 686

III. Die Verantwortungs-

verhältnisse im Straßenverkehr

1. Grund und Umfang der Haftung der Verkehrsträger im Straßenverkehr

Die Interessenlage des Kraftfahrzeughalters im Straßenverkehr deckt sich mit der des Eisenbahnunternehmers.

Bezüglich der Machtlage besteht allerdings ein erheblicher Unterschied. Während sich der Schienenverkehr unter der Regie eines einzigen Verkehrsträgers abspielt, teilen sich im Straßenverkehr zahlreiche Individuen in den Verkehrsraum. Der einzelne Kraftfahrer hat auf das Tun oder Lassen des anderen Verkehrsteilnehmers kaum unmittelbaren Einfluß; das Verkehrsgeschehen entwickelt sich spontan ohne vorherbestimmten Plan. Wohl aber ist das Verhalten des einzelnen, wenn er sich einmal am Verkehr beteiligt, weitgehend geregelt. Die Rechtsgrundlage bildet die Straßenverkehrsordnung (StVO). Ergänzend zu diesen Bestimmungen tritt die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO), welche die Voraussetzungen normiert, unter denen ein Fahrzeug zum Verkehr zugelassen wird.

Der andersgearteten Machtlage entspricht der unterschiedliche Umfang der Haftung gegenüber der des Eisenbahnunternehmers. § 7 Abs. 1 StVG spricht zwar grundsätzlich aus, daß ein Schaden an bestimmten Rechtsgütern, der sich bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ereignet hat, zu ersetzen ist. In § 7 Abs. 2 ist jedoch ein Haftungsausschluß vorgesehen, wenn der Unfall auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist.

Unabwendbares Ereignis ist der Oberbegriff für alle Schadensfälle, die trotz Anwendung der nach den Umständen gebotenen größtmöglichen Sorgfalt sich nicht verhindern ließen.

Aus diesem Oberbegriff des unabwendbaren Ereignisses scheidet § 7 Abs. 2 Satz 1 jedoch die Schadensfälle aus, die auf Fehler in der Beschaffenheit oder auf ein Versagen der Vorrichtungen des Fahrzeuges zurückgehen. In Satz 2 des gleichen Absatzes zählt dann das Gesetz auf, wann ein unabwendbares Ereignis gegeben ist. Aus dem Wörtchen "gilt" ist abzuleiten, daß es sich hierbei um Zweifelsfälle handelt, die der Gesetzgeber zugunsten des Halters entschieden haben wollte.

Es liegt hier eine gesetzliche Fiktion vor, so daß ein Haftungsausschluß auch dann eintritt, wenn ein unabwendbares Ereignis im obigen Sinn nicht gegeben ist.

§ 7 Abs. 2 Satz 2 enthält die praktisch fast allein vorkommenden Fälle des unabwendbaren Ereignisses; und zwar muß der Unfall zurückzuführen sein auf das Verhalten

- a) des Verletzten
- b) eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten
- c) eines Tieres.

Voraussetzung ist, daß die objektive Verursachung des Unfalls im Verhalten eines Dritten oder eines Tieres begründet ist. Es genügt das objektive Verhalten, Verschulden ist nicht erforderlich ¹⁾ (RG 92, 38), mithin kommt auch das Verhalten kleiner Kinder oder Geisteskranker in Betracht (VAE 43, 116).

Bei dem Betrieb beschäftigt ist im allgemeinen nur der Fahrzeugführer beziehungsweise solche Personen, die vom Halter oder Führer des Kraftfahrzeuges herangezogen worden sind (JW 35, 424). Dagegen fallen nicht solche Personen unter

1) Vergleiche Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, 4. Auflage, Berlin 1952, Seite 86 ff., ferner: Geigel, a. a. O., Seite 141 ff.!

diese Kategorie, die kraft eigenen Rechts sich mit dem Kraftfahrzeug befassen, wie Polizisten und Feuerwehrleute (JW 12, 650; VR 32, 53). Jedoch kann auch das Verhalten eines am Betrieb beteiligten Dritten, insbesondere des Kraftwagenführers, als unabwendbares Ereignis angesehen werden, zum Beispiel plötzliche Bewußtlosigkeit oder sonstige Erkrankung des Führers, wenn nur auch dieses Ereignis weder vom Führer noch vom Halter irgendwie verschuldet war (RdK 1950, 37).

Beim Verhalten eines Tieres macht es keinen Unterschied, ob das Verhalten außergewöhnlich ist oder nicht. Es muß nur ein willkürliches Handeln des nicht mit Vernunft begabten Tieres vorliegen. So ist das Hineinlaufen eines Hundes oder eines Rehes in die Fahrbahn des Kraftfahrzeuges ein unabwendbares Ereignis, wenn weder Halter noch Führer auch bei größter Sorgfalt das Ereignis vermeiden konnten.

Schließlich muß nach dem letzten Satzteil des § 7 Abs. 2 StVG der Entlastungsbeweis geführt werden. Dieser deckt sich im wesentlichen mit dem Entlastungsbeweis aus § 851 BGB (RG 139, 304; 142, 362; JW 32, 794; 32, 2013).

Wie außerordentlich hoch die Anforderungen an den Tatbestand des unabwendbaren Ereignisses sind, zeigt das Urteil des BGH vom 22. 6. 1955. Danach gilt ein Ereignis nur dann als unabwendbar, "wenn es auch durch die äußerste, nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt nicht zu verhindern war. Diese äußerste Sorgfalt ist nur dann beobachtet, wenn der Fahrer eine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besonders überlegene Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht gezeigt hat, die zum Beispiel auch die Rücksichtnahme auf eine durch die Umstände nahegelegte Möglichkeit eines unrichtigen oder ungeschickten Verhaltens anderer gebietet" (VRS, Bd. 9, 1955, 184) ¹⁾.

¹⁾ Im gleichen Sinne RG in RdK 30, 369

An dieser Stelle ist vor allem festzuhalten, daß die in § 7 Abs. 2 StVG geforderte Sorgfalt nicht identisch ist mit der Verkehrssorgfalt des § 276 BGB. Sie geht über diese weit hinaus, indem sie verlangt, daß der einzelne Verkehrsteilnehmer einmal es vermeidet, in eine Situation zu kommen, aus der Gefahren entstehen können, und zum anderen, daß er - wie oben angeführt - mit einem ungeschickten oder sogar verkehrswidrigen Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer rechnen muß ¹⁾. Die Sorgfalt des Fahrzeughalters erstreckt sich in erster Linie auf die gehörige Auswahl und Überwachung des von ihm gestellten Fahrzeugführers sowie auf das übrige im Betrieb verwendete Personal und endlich auf das Kraftfahrzeug selbst.

Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses muß als ein nach den Zwecken des Straßenverkehrs ausgerichteter Sonderbegriff verstanden werden. Unabwendbares Ereignis ist gegenüber höherer Gewalt nicht ein Minus, sondern ein Aliud. Der Haftungsausschluß bei unabwendbarem Ereignis rückt die Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 StVG bereits wieder in die Nähe des Verschuldensprinzips. Der innere Grund hierfür beruht darauf, daß jenseits der Grenze der in § 7 Absatz 2 geforderten Sorgfalt des einzelnen Verkehrsteilnehmers die Beherrschbarkeit der Gefahr aufhört. Was jenseits dieser Grenze steht, ist das Verhalten der anderen Verkehrsgenossen, auf das kein Einfluß genommen werden kann und wo seinerseits alles Menschenmögliche getan worden ist, um die Begegnung mit der Gefahr zu vermeiden. Hat der Verkehrsteilnehmer bei Beachtung der in § 7 Abs. 2 geforderten Sorgfalt von sich aus alles getan, um die Begegnung mit der Gefahr auszuschließen, und es ereignet sich gleichwohl ein Unfall, dann liegt die Ursache dafür ausschließlich in dem Verhalten des anderen, das sich jedoch seinem Einfluß und seiner Be-

¹⁾ Vergleiche Geigel, a. a. O., Seite 239, der vor einer Überspannung des Sorgfaltsbegriffes warnt, ferner: Müller, a. a. O., Seite 688!

herrscharkeit entzieht. Der starre Grundsatz der völligen Schuldlosigkeit des Halters und des Führers kann sogar insoweit eine Lockerung erfahren, als auch dann unabwendbares Ereignis angenommen wird, wenn der Kraftfahrer durch das nicht voraussehbare, grobverkehrswidrige Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers zu einer geringfügig fehlerhaften Handlung veranlaßt worden ist, durch die ein Unfall entstanden ist (DRW 1939, 783).

Von der Machtlage aus gesehen, ist es daher nicht gerechtfertigt, wenn die Straßenbahn, die sich mit dem Kraftfahrzeug regelmäßig in den gleichen Verkehrsraum teilt, einen Haftungsausschluß in den Fällen höherer Gewalt, nicht aber bei unabwendbarem Ereignis soll erreichen können. Hat der Straßenbahnführer alles getan, was § 7 Abs. 2 zu tun verlangt, dann ist bei einem Unfall zwischen Straßenbahn und Kraftfahrzeug die Ursache hierfür in dem Verhalten des anderen zu suchen, das wiederum der Beherrschbarkeit durch den Straßenbahnunternehmer entzogen ist. Anders als bei der Eisenbahn ist es für den Straßenbahnunternehmer unmöglich, das Kraftfahrzeug von der Mitbenutzung des Fahrbahnkörpers - der meist in die Straße eingelassen ist - fernzuhalten.

Man kann eine schärfere Haftung der Straßenbahn auch nicht damit verteidigen, daß man auf ihre abstrakte Gefährlichkeit hinweist. Die Geschwindigkeit der Straßenbahn bleibt hinter der eines Kraftfahrzeuges regelmäßig zurück, da sie durch die Vorschriften der Straßenbahn-Betriebs-Ordnung an Höchstgeschwindigkeiten gebunden ist. Sie ist auch deshalb von einer weitaus geringeren Gefährlichkeit als die Eisenbahn, weil bei ihr die technischen Gegebenheiten (Bewegung von Massen etc.) längst nicht in solcher Schärfe gefahrerhöhend wirksam werden.

§ 2 des Sachschaden-Haftpflichtgesetzes vom 29. 4. 1940 hat daher zutreffend bestimmt, daß die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, wenn der "Schaden durch höhere Gewalt, oder, soweit die Eisenbahn oder die Straßenbahn innerhalb des Ver-

kehrsrums einer öffentlichen Straße liegt, durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder der Anlagen der Eisenbahn oder der Straßenbahn noch auf einem Versagen ihrer Vorrichtungen beruht".

2. Risikoverteilung zwischen Verkehrsträger und Fahrgast

Die Haftungsfrage bei Kollisionen zwischen dem Personenkreis I und II im Straßenverkehr hat der Gesetzgeber in § 8 Abs. 2 StVG dahingehend geregelt, daß nach dem Grundsatz der Gefährdungshaftung nur bei entgeltlicher Beförderung durch ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Fahrzeug gehaftet wird. Handelt es sich dagegen um entgeltliche Beförderung durch ein nicht dem öffentlichen Verkehr dienendes Fahrzeug, so greifen die Grundsätze der Verschuldenshaftung Platz, sei es aus dem zugrunde liegenden Beförderungsvertrag, sei es aus unerlaubter Handlung.

Der OGHBrZ hat den Begriff eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahrzeuges dahingehend gefaßt, daß darunter ein Fahrzeug zu verstehen ist, dessen Benutzung nicht auf einen subjektiv bestimmten oder unter sich dauernd verbundenen Personenkreis beschränkt, sondern grundsätzlich jedem gestattet ist, wobei diese Voraussetzungen gerade auf die fragliche Fahrt zutreffen müssen ¹⁾.

Diese Merkmale sind regelmäßig auf den sogenannten Linienverkehr anzuwenden. In beiden oben angeführten Fällen ist die Haftungsverteilung bei Kollisionen von Verkehrsträger und Fahrgast durch § 254 BGB in der Weise geregelt, daß ein mitwirkendes Verschulden zu Haftungsminderung oder sogar zu Haftungsausschluß führt. Daß die Haftung des entgeltlichen

¹⁾ OGHBrZ 2, 372 = NJW 1950, 27

öffentlichen Verkehrs ebenso wie bei der Eisenbahn nach dem Gefährdungsprinzip ausgestaltet ist, hat seinen Grund weniger darin, daß der Gesetzgeber von gleichberechtigten Verkehrsträgern ausgeht und daher nicht den einen durch Haftungserleichterungen vor dem anderen bevorzugen darf. Der Grund ist vielmehr in der Machtlage zu sehen. Der entgeltliche öffentliche Verkehr ist normalerweise Linienverkehr, das heißt, eine bestimmte Strecke wird auf Grund einer Konzession nur von einem bestimmten Verkehrsunternehmer befahren. Der einzelne Fahrgast ist auf diesen angewiesen, ein Einfluß auf die Verkehrsbedienung wird ihm nicht eingeräumt.

Dagegen kann der Ausschluß der Gefährdungshaftung für den Fahrgast bei privater entgeltlicher Beförderung, von der Interessen- und Machtlage aus gesehen, damit gerechtfertigt werden, daß der Fahrgast hier die Möglichkeit hat, sich vor Antritt der Fahrt über die Zuverlässigkeit des von ihm gewählten Unternehmers zu vergewissern und insbesondere die Haftungsbedingungen zu stipulieren.

Besonders problematisch wird die Haftungsverteilung zwischen Verkehrsträger und Fahrgast bei der unentgeltlichen Beförderung oder der sogenannten Gefälligkeitsfahrt. Eine Gefälligkeitsfahrt hat dann eine vertragliche Grundlage, wenn der Kraftfahrer eine Verpflichtung zur Ausführung der Fahrt übernommen hat. Dies liegt vor, wenn der Fahrt das Merkmal der Eigennützigkeit anhaftet. Beispiele solcher Art bilden namentlich Fahrten, die im Rahmen von Geschäftsverhandlungen oder überhaupt aus geschäftlicher Kulanz vorgenommen werden. Weil es sich hier zumindest um ein Vertrags- oder doch besonderes Vertrauensverhältnis handelt, beurteilt sich die Haftung nach den §§ 276, 278 BGB. Fehlt hingegen das Merkmal der Eigennützigkeit, so ist die Gefälligkeitsfahrt ein tatsächlicher Vorgang ohne rechtliche Bedeutung, und eine Haftung kann nur aus unerlaubter Handlung hergeleitet werden.

Es fragt sich, ob bei der sogenannten Gefälligkeitsfahrt

- die immer unentgeltlich erfolgt -, von der Interessenlage her gesehen, eine Haftungserleichterung geboten ist. Es sind viele Versuche in der Literatur unternommen worden, die Haftung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu beschränken. Nach dem Reichsgericht ¹⁾ reicht jedoch die Tatsache des bloßen Vorliegens einer Gefälligkeitsfahrt für sich allein nicht aus, daß damit die Haftung für leichtes Verschulden entfällt. Vielmehr müssen weitere Umstände hinzutreten, um eine Haftung nur bei grober Fahrlässigkeit Platz greifen zu lassen. Dagegen hat das OLG Breslau ²⁾ die gemeinsame Fahrt von Viehhändlern zu einem Viehmarkt als einen Gesellschaftsvertrag angesehen und den Haftungsmaßstab aus § 708 BGB entnommen. Ähnlich hat man die Gefälligkeitsfahrt als eine Art von Schenkung oder Leihe konstruiert und die Haftung auf die sogenannte diligentia quam in suis beschränkt. Das Reichsgericht hat diese Gedankengänge jedoch abgelehnt ³⁾.

Eine Möglichkeit, der Haftung zu entgehen, bietet sich für den Verkehrsträger durch den vertraglichen Haftungsausschluß. Dieser Ausschluß kann ausdrücklich (schriftlich oder mündlich) oder aber stillschweigend (konkudent) erfolgen. Einen stillschweigenden Haftungsausschluß hat die Rechtsprechung nur bei Vorliegen besonderer Umstände angenommen ⁴⁾. Der BGH sagt in seinem Urteil vom 23. 6. 1954 ⁵⁾, daß sich der stillschweigende Enthaltungsvertrag nur darauf erstrecken könne, daß der Fahrgast die diligentia quam in suis in Kauf nehmen wolle. Jede weitere Haftungsbeschränkung bedarf einer ausdrücklichen Feststellung.

1) RGZ 145, 394

2) DÖV 1937, 463 ff.

3) RGZ 105, 119; RG in JW 1938, 2354; vergleiche ferner: Becker, Kraftverkehrshaftpflichtschäden, 4. Auflage, Karlsruhe 1954, Seite 54!

4) Siehe Becker, a. a. O., Seite 55!

5) Anmerkung hierzu in: Der Betriebsberater, 1954, Seite 702!

In einem weiteren Urteil vom 14. 3. 1956 (VRS 10, 403) hat der BGH für Schäden auf der Überführungsfahrt zu einer Kraftfahrzeug-Werkstätte der Freizeichnung die Bedeutung zugelegt, daß für eigenes leichtes Verschulden oder leichtes Verschulden der Angestellten nicht eingestanden werden soll. Anders soll die Freizeichnung ein grobes Verschulden ohne eindeutige und klare Ausdrucksweise nicht decken.

Eine weitere Möglichkeit der Enthaftung liegt im sogenannten Handeln auf eigene Gefahr. Es geht dabei um eine Gefahrenübernahme durch Einwilligung in allenfalls eintretende Schädigungen. Sie kann auch stillschweigend erfolgen (vergleiche BGH in NJW 1951, 916!). Fälle dieser Art sind Teilnahme an einer Fahrt mit nicht verkehrssicheren Fahrzeugen, mit übermüdetem oder betrunkenem Fahrer, bei Glatteis oder durch schwieriges Gelände. In diesen Fällen ist immer Voraussetzung, daß der Mitfahrende tatsächlich das Bewußtsein einer Gefährdungsmöglichkeit hatte; daß er bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt dieses Bewußtsein hätte haben müssen, genügt nicht. Da es sich bei dem sogenannten Handeln auf eigene Gefahr um einen vertraglichen Haftungsausschluß handelt, kann durch ein in vielen Kraftfahrzeugen anzutreffendes Schildchen: "Sie fahren in diesem Wagen auf eigene Gefahr!" diese Wirkung nicht herbeigeführt werden. Denn das Schildchen bedeutet nur eine einseitige Erklärung des Kraftfahrers. Der Halter muß den Fahrgast ausdrücklich darauf aufmerksam machen, ob er unter diesen Umständen zur Mitfahrt bereit ist. Erst dann kann das Schweigen als Einverständnis aufgefaßt werden. ----

Die Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs, die bei der normalen Gefälligkeitfahrt keine Haftungserleichterung zugesteht, wirkt jedenfalls ausgesprochen erzieherisch. Sie schützt hier weniger das Interesse des Fahrgastes, sondern verfolgt vielmehr eine allgemeine sozial-fürsorgliche Tendenz. Schon die Häufigkeit und das Ausmaß derartiger Schäden im Verkehr rechtfertigen die dargestellte Strenge der Rechtsprechung.

3. Überschneidung von Gefährdungs- und Verschuldensprinzip im Verhältnis zwischen Verkehrsträger und Allgemeinheit

Der Kreis der Allgemeinheit im Straßenverkehr ist dadurch begrenzt, daß er alle Personen umfaßt, die nicht Halter eines Kraftfahrzeuges sind. Kollisionen der beiden sich gegenüberstehenden Rechtskreise regeln § 254 BGB und § 9 StVG. Eine Konkretisierung der Sorgfaltspflicht von Fußgänger, Radfahrer und Fuhrwerkslenker enthält die Straßenverkehrs-Ordnung. Das Reichsgericht hat immer stärker den Gedanken hervorgehoben, daß sich jeder Verkehrsteilnehmer darauf verlassen darf, daß sich die anderen am Verkehr Teilnehmenden nicht verkehrswidrig verhalten. Nach der Neugestaltung der RStVO 1934 und der StVO 1937 ist dieser Grundsatz auch im Gesetz verankert, und es kann jeder Verkehrsteilnehmer von jedem anderen die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr und insbesondere ein Verhalten erwarten, das Gefährdung, Schädigung, Behinderung und Belästigung anderer weitgehend vermeidet ¹⁾.

Dieser sogenannte Vertrauensgrundsatz besagt, daß jeder Verkehrsteilnehmer ein verkehrsgerechtes Verhalten der anderen erwarten darf, solange ihm nicht die Verkehrslage zur gegenteiligen Annahme Anlaß gibt. Die weitergehende Auffassung, wonach der Kraftfahrzeugführer stets mit einem unverständigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen müsse (ObLG 20. 6. 1951, DAR 146; Mohn. 21. 4. 1937, VAE Seite 421), kann durch § 1 StVO als überholt und heute als überwunden angesehen

¹⁾ KG 14. 1. 1936, VAE Seite 226

sehen werden ¹⁾. Keine Anwendung findet der Vertrauensgrundsatz, wenn der Kraftfahrzeugführer sich selbst einer verkehrswidrigen Fahrweise schuldig macht (BGHST in VRS 10, 381); das gleiche gilt für die Begegnung mit offensichtlich verkehrsungewandten, insbesondere alten Personen und Kindern (VRS 10, 384). Der Kraftfahrer muß sich ferner Gewißheit über die Natur von Straßenhindernissen verschaffen. Er darf nicht darauf vertrauen, daß es sich dabei um eine Sache und nicht um einen lebenden Menschen handeln kann (Fall des auf der Straße liegenden Betrunkenen; vergleiche auch VRS 12, 54!).

Der Vertrauensgrundsatz ist auf dem Boden der besonderen Situation im Straßenverkehr gewachsen. Die Vielheit der Individuen, die sich in den Verkehrsraum Straße teilen, verlangt ins einzelne gehende Regelungen, die einem jeden bekannt sind, damit ein typisches Verhalten herausbilden und auf deren Einhaltung man sich verlassen können muß. Aus diesem Grunde sind auch die Anforderungen an die Allgemeinheit im Straßenverkehr umfassender als beim Schienenverkehr. An der grundsätzlichen Abwägung zwischen Gefährdungs- und Verschuldensprinzip - auch bei der Haftung nach § 7 StVG ist ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten zu berücksichtigen - ändert sich hierdurch jedoch nichts. Die Situation ist die gleiche wie beim Eisenbahnverkehr, es kann daher auf das dort Ausgeführte verwiesen werden.

¹⁾ Vergleiche dazu auch Müller, a. a. O., Seite 688 ff.!

IV. Die Gefährdungs -

und Verantwortungsverhältnisse

im Luftverkehr

Im Recht der Luftfahrt ist die strengste Haftung, die es im deutschen Recht gibt, normiert. Sie umfaßt sowohl höhere Gewalt als auch unabwendbares Ereignis. Somit besteht auch im Luftrecht neben der vertraglichen und deliktischen Haftung - die den Verschuldensbeweis voraussetzt - eine Gefährdungshaftung; sie ist noch weitergehend als die im Eisenbahnhaftpflichtgesetz und im Straßenverkehrsgesetz.

Die allgemeine Haftungsregel stellt § 19 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes(LVG) auf:

"Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie für die Haftung der Luftwaffe und der Luftausbildungsunternehmen gelten die besonderen Vorschriften der §§ 29a bis 29m."

Wie im RHG und StVG haftet beim Betrieb eines Luftfahrzeugs auch der Halter. Der Halterbegriff ist der gleiche wie in den vorgenannten Gesetzen, wie überhaupt die Vorschriften des LVG über die Haftung weitgehend und zum Teil wörtlich dem früheren Kraftfahrzeuggesetz (jetzt StVG) nachgebildet worden sind. Im einzelnen gilt folgendes:

Die Grundregel des § 19 Abs. 1 ist strenger als beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, da der Entlastungsbeweis des unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen ist (vergleiche § 7 StVG!). Gewährte das StVG seinen Schutz nicht den bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs tätigen Personen und auch nicht den "zur Zeit des Unfalls durch ein Kraftfahrzeug beförderten Personen oder Sachen", außer bei entgeltlicher Beförderung durch ein öffent-

liches Verkehrsmittel (§ 8 StVG), so behandelt das LVG das Betriebspersonal ¹⁾ gleich und erhebt darüber hinaus die Haftung aus dem Beförderungsvertrag zu einer von diesem unabhängigen und nicht abdingbaren Gefährdungshaftung auch für Fluggäste und Frachtgut (vergleiche §§ 19, 29a - f LVG!). Allerdings ist diese strenge Haftung des § 29a durch den § 29b insofern gemildert, als sich der Halter von der Haftpflicht gegenüber den Passagieren befreien kann, wenn er beweist, "daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten". Die unbeschränkte Haftung gegenüber Dritten bleibt davon unberührt, wie auch § 29e LVG die Verschuldenshaftung aus Vertrag und Delikt ausdrücklich für anwendbar erklärt, wenn der Schaden in Ausführung der Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist ²⁾.

Der § 20 LVG weist, gleichlautend mit § 9 StVG, bezüglich der Mitverursachung und des Mitverschuldens auf die analoge Anwendung des § 254 BGB hin mit der Maßgabe, daß bei Sachschäden das Selbstverschulden des Gewalthabers, nicht des Eigen-

¹⁾ Vergleiche aus der Begründung zum Entwurf: bisher wurden von der Haftpflichtregelung, entsprechend dem § 8 KFG, "die Fälle ausgenommen, in denen der Verletzte die besondere Gefahr freiwillig übernommen hat. Der vorliegende Entwurf weicht davon ab: Wenn die Luftfahrt sich in den allgemeinen Verkehr hineinstellt, dann müssen, ebenso wie im Eisenbahnverkehr, auch diejenigen gegen die besonderen Gefahren des Luftverkehrs geschützt werden, die sich des Luftfahrzeugs bedienen oder ihm dienen. Der Gesichtspunkt, daß sie die Gefahr freiwillig übernehmen, muß hinter die Erwägung zurücktreten, daß solche Gefahrübernahme die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördert." (Nach Schleicher - Reyman, Recht der Luftfahrt, 2. Auflage, Berlin 1937, Seite 115)

²⁾ Vergleiche dazu Heck, Grundriß des Schuldrechts, Tübingen 1929, Seite 466 ff.!

tümers, zu berücksichtigen ist.

Entsprechend der Ähnlichkeit des LVG im Aufbau mit dem StVG hat die Straßenverkehrsordnung ihre Parallelen in der Luftverkehrsordnung. Sie regelt ebenfalls die rechtlichen und technischen Voraussetzungen des behördlichen Zulassungsverfahrens; außerdem enthält sie die Verkehrsregeln im engeren Sinn.

Die rechtspolitischen Grundlagen weisen im Luftverkehr starke Ähnlichkeiten mit denen des Kraftfahrzeugverkehrs auf. Die strenge Haftung ist von der Machtlage her gerechtfertigt. Das LVG zeigt, daß es für den Haftungsgrund nicht auf die Außergewöhnlichkeit oder Intensität, sondern auf die Betriebseigentümlichkeit der Gefahr ankommt. Darum liegt in der Ausgestaltung der Haftung kein Werturteil über die Gefährlichkeit des Unternehmens, sondern nur ein Ausgleich für die Verschiedenheiten in der Beherrschung der Betriebsgefahr. Der Gesetzgeber kann die gefährlichen Unternehmen, die im Sinne des sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts große Vorteile bringen, nicht ausschalten, aber doch dem, der durch die Zulassung zur Schaffung von Gefahrenquellen privilegiert wird, das volle Risiko auferlegen. Nur dann, wenn sich der Fluggast durch den Beförderungsvertrag selbst in eine Gefahr begibt, die er nur dadurch begründet, daß er sich ihr aussetzt, ist eine gewisse Risikoverteilung angemessen (§ 29 b LVG); dem Umstand, daß die Beherrschbarkeit des Risikos durch den Fluggast eine unvergleichlich viel geringere ist, wird durch eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast Rechnung getragen.

V. Die Verantwortungs-
verhältnisse im See- und
Binnenschiffahrtsrecht

Im Gegensatz zu den bisher behandelten verkehrsrechtlichen Gesetzen - Reichshaftpflichtgesetz, Straßenverkehrsgesetz und Luftverkehrsgesetz - kennt das Seerecht nicht den Begriff der Gefährdungshaftung. Es unterscheidet sich daher wesentlich von den in den vorhergehenden Abschnitten untersuchten rechtlichen Vorschriften. Hier stehen im Mittelpunkt die Ordnung und Ausgestaltung vornehmlich der vertraglichen, schuldrechtlichen Beziehungen der am Schiffsverkehr Interessierten.

Jedoch ist das Seerecht seit jeher ein so wichtiger Zweig des Verkehrswesens, daß auch auf die dort auftauchenden spezifischen Haftungs- und Verantwortungsprobleme näher eingegangen werden soll.

Das See- und Binnenschiffahrtsrecht enthält haftpflichtrechtliche Vorschriften sowohl über die Haftung des Reeders, des Schiffseigners und Floßeigentümers als über diejenige des Schiffers, des Floßführers und des Verfrachters. Die haftpflichtrechtlichen Bestimmungen sind im vierten Buch des Handelsgesetzbuches und im Binnenschiffahrtsgesetz normiert. Die Vorschriften des HGB über das Seerecht gehen auf uraltes international entwickeltes Sonderrecht zurück. Als solches bildet es einen Teil des Verkehrsrechts und ist eng verwandt mit dem Binnenschiffahrtsrecht, aber auch mit dem Landfrachtrecht, dem Eisenbahn- und Luftverkehrsrecht.

Wie kaum ein anderes Rechtsgebiet ist das Seerecht von der spezifischen Eigenart der Materie her geprägt. Schiff und Ladung, Schiffsbesatzung und Reisende sind auf dem Meere und in

fremden Häfen regelmäßig für längere Zeit auf sich allein gestellt, gemeinsam sind sie den besonderen Gefahren und Notlagen der See ausgesetzt. Die Vereinsamung und Gefährlichkeit zwingen die Gesamtheit der auf einem Schiff vereinigten Interessen zu einer Gemeinschaft zusammen, deren Erhaltung jedem Einzelinteresse vorgeht. So tritt uns am Anfang mittelalterlicher Seefahrt überall ein genossenschaftlich organisierter Betrieb entgegen, eine Gewinn- und Verlustgemeinschaft aller an der Seereise Beteiligten ¹⁾.

Diese Gefahrgemeinschaft findet ihren rechtlichen Niederschlag in dem Grundsatz, daß der verantwortliche Führer des Schiffes berechtigt ist, notfalls Einzelinteressen der Gemeinschaft zum Opfer zu bringen. Es ist alsdann eine notwendige Rechtsfolge des Gemeinschaftsgedankens, daß nicht der unmittelbar Betroffene allein, sondern die durch das Opfer gerettete Gemeinschaft für die entstandenen Schäden und Kosten aufzukommen hat, die daher bei der Auflösung der Gemeinschaft von allen Beteiligten anteilmäßig getragen werden müssen.

Dieser Rechtssatz bildet die allgemein gültige Grundlage der großen Havereirechte aller modernen und geschichtlichen Seegesetze. - Vereinsamung und Gefahrgröße zwangen ferner zur Entwicklung der Einherrschaft an Bord: strenge Befehlsgewalt des Schiffers (Kapitäns), der in patriarchalischem Absolutismus den "Schiffskindern" gegenübertritt; seine weitreichende geschäftliche Vertretungsmacht für den abwesenden Reeder, andererseits seine schwere Verantwortungslast sind die rechtlichen Folgeerscheinungen. Für den Reeder aber wird das Haftungsrisiko gemindert durch den Rechtsgedanken einer nur "beschränkten Reederhaftung", - zum Nachteil der Schiffsgläubiger, die dafür bevorrechtigt sind gegenüber anderen Gläubi-

¹⁾ Vergleiche Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen, 2. Auflage 1950, Seite 18 ff.!

gern. Das "receptum nautarum", ein prätorisches Edikt ¹⁾, ließ den Schiffer für Verlust und Beschädigung anvertrauter Ladung auch bei Zufall haften, nur der Nachweis höherer Gewalt stellte ihn haftungsfrei. Vom gemeinen Recht beeinflusst, bekannte sich auch noch das ADHGB, Art. 607, zu solch einer strengen Haftung des Verfrachters. Erst das HGB von 1897 milderte sie.

Jedoch ist noch heute die eigenartige persönliche Schadenshaftpflicht des Schiffers den Ladungsbeteiligten gegenüber nach den §§ 511 ff. HGB ein Relikt aus jener Zeit.

Die Regelung des Binnenschiffahrtsgesetzes (BSchG) entspricht in vielen Punkten den Vorschriften des HGB über den Seehandel. Es drängt sich daher die Frage auf, warum der Gesetzgeber die Sonderbestimmungen für die Binnenschiffahrt weiterhin bestehen ließ. Das wird einmal aus der Entstehungsgeschichte erklärt. Da nämlich zur Zeit der Abfassung des BSchG die Binnenschiffahrt im Gegensatz zur Seeschiffahrt in großem Maße von Kleinschiffern betrieben wurde, machte deren ganzes Vermögen ihr Schiff aus, das sie selbst als Schiffer führten. Der Binnenschiffseigner sei also regelmäßig gegenüber seinen Kontrahenten der wirtschaftlich Schwächere und müsse darum vom Gesetz geschützt werden. Dagegen ist aber einzuwenden, daß der Schutz einer wirtschaftlich schwachen Berufsgruppe Sache des öffentlichen Rechts ist. Der Versuch, durch Sondervorschriften des privaten Rechts nur zugunsten des einen Teiles ausgleichend zu wirken, muß immer fehlschlagen, denn durch die allgemeine Gültigkeit der privatrechtlichen Bestimmungen kommen die eingeräumten Vergünstigungen gleichermaßen den wirtschaftlich schwachen wie auch den wirtschaftlich starken Angehörigen der begünstigten Berufsgruppe zugute.

Die Besonderheit des BSchG erklärt sich jedoch aus der Macht-

¹⁾ Siehe dazu: Wüstendörfer, a. a. O., Seite 21!

situation und dem Beherrschungsvermögen: gegenüber der Seeschifffahrt ist bei dem Binnenschiffsverkehr die Gefahr der Beschädigung oder gar des Verlustes von Schiff und Ladung erheblich kleiner, die Wahrscheinlichkeit erfolgreicher fremder Hilfe und Rettung hingegen erheblich größer.

1. Grund und Umfang der Haftung des Schifffahrtsunternehmers

Im Zentrum des Seehandelsrechts steht der Reeder. Gemäß § 484 HGB ist Reeder der "Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes" Diese Definition, die von Literatur und Praxis immer wieder als zu eng empfunden wird ¹⁾, setzt den Tatbestand eines Handelsschiffes, des Eigentums daran und die Eigennutzung voraus. Das Gesetz sieht also in dem Reeder eine Person, die Kapitalbesitz und Unternehmertum in sich vereint. Wüstendörfer ²⁾ glaubt, daß das zwar der Ära des Frühkapitalismus ebenso entsprach "wie dem ererbten Stolz hanseatischen Reedertums, aber es widerstreitet der Anschauung des neuzeitlichen Handels- und Verkehrsrechts".

Der Begriff des Reeders in § 484 HGB wird dem tatsächlichen Geschehen im Seeverkehr nicht gerecht, - und zwar heute weniger denn je. Im Gegensatz zum "Halter" des Land- und Luftver-

1) So Wüstendörfer, a. a. O., Seite 114;
Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht, Tübingen 1928, 2. und 3. Auflage, Seite 838 ff.

2) a. a. O., Seite 114, und er fragt weiter:
"Ist nicht der Kaufmannsbegriff des HGB §§ 1 ff. unabhängig davon, ob der Kaufmann als wirtschaftlicher Unternehmer mit eigenem oder mit fremdem Kapital arbeitet? Und stellt nicht auch das Verkehrsrecht des Land- und Luftverkehrs den 'Frachtführer', den 'Halter', d. h. den Unternehmer als solchen, in den Mittelpunkt der Rechte und Pflichten, ohne Rücksicht auf die Eigentumsfrage?"

kehrrechts vereint der Reeder das Eigentum des Schiffes und den unternehmerischen Gebrauch in seiner Person, was bei dem Halter ¹⁾ des Kraftfahrzeuges und Luftfahrzeuges nicht zu sein braucht. Dort haftet auch derjenige, der nicht Eigentümer ist, sofern das Fahrzeug auf eigene Rechnung betrieben und daraus der Nutzen gezogen wird. Allerdings hat der Gesetzgeber durch den § 510 HGB in der Person des "Ausrüsters" eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Rechtsfigur geschaffen und die verfehlte Verflechtung von Kapitalbesitz und Unternehmertum im Reederbegriff gelockert. Der Ausrüster ist nämlich insofern mit dem Halter identisch, als er lediglich auf Grund seiner Eigenschaft als Schiffahrtsunternehmer zur Haftung herangezogen werden kann. Daher liegen auch im Seerecht die Verhältnisse bezüglich der Person des Haftungsträgers nicht wesentlich verschieden von denen im RHG, StVG und LVG.

Als Schiffsunternehmer haftet grundsätzlich auch der Reeder für Schulden aus seinem Reedereibetrieb unbeschränkt (HGB §§ 486, 487, 488, 512 Abs. 3; 726 Abs. 1; 753 Abs. 1; 762).

Das heißt, er haftet:

- 1) auf den vollen Betrag seiner Schuld, nicht summen- oder wertmäßig beschränkt, und
- 2) mit seinem ganzen Vermögen, also nicht nur mit einzelnen Vermögensteilen.

Die strenge Durchführung dieses Grundsatzes würde aber den Reeder in seinem wirtschaftlichen Dasein ständig gefährden. Er kann von seinem Geschäftssitz aus die Betriebsgefahren der Seeschifffahrt mit ihrem Risiko einer ständigen Haftungsverstrickung nicht beherrschen und abwenden. Der Reeder ist gezwungen, das Schiff und die ihm anvertraute Ladung während der Reise der Schiffsbesatzung zu überlassen, ohne diese dabei selbst überwachen zu können. Daran haben heute auch die

¹⁾ Vergleiche Seite 21 dieser Arbeit!

technischen Möglichkeiten von Funk, Radar und Telegraphie nichts oder nur wenig geändert. Ebenso wenig ist der Reeder völlig seines Schiffers mächtig, der ihn durch rechtsgeschäftliche Vertretungshandlungen in fremden Häfen verpflichtet, - wenn dieser Umstand auch heute durch die Auslandsvertretungen der Reedereien an Bedeutung verloren hat. Dort wie hier fehlt dem Reeder die Möglichkeit ausreichender vorbeugender Überwachung des Schiffahrtsbetriebes. Zudem sind die wirtschaftlichen Werte, die man dem Zufall der See preisgibt, im Laufe der Entwicklung gewaltig gewachsen, die zu vertretenden Verluste, Schäden und sonstigen Zahlungspflichten daher für das Unternehmen vielleicht untragbar. Hätte der Reeder für sie stets in vollem Umfang aufzukommen, so würde er unter Umständen an seinem Vermögen weit mehr einbüßen, als er der See in Gestalt von Schiff und Frachtforderungen anvertraute.

Das Recht läßt einen Unternehmensbeteiligten, der das Risiko seiner unternehmerischen Betätigung nicht vollkommen beherrschen kann, dieses Risiko nur beschränkt tragen, indem es namentlich seine Haftung Dritten gegenüber begrenzt. Daher ist auch den Seerechten aller Kulturvölker der Rechtsgedanke gemeinsam, daß der Reeder in der Mehrzahl der Rechtsverhältnisse des Seeverkehrs nur begrenzt Schuldner wird oder nur beschränkt haftet. Auch das deutsche Seerecht hat an der mittelalterlichen Vorstellung festgehalten, daß der Reeder bei Schiffszusammenstößen nicht persönlich, sondern nur mit dem schadenstiftenden Schiff zu haften hat. Es hat damit "den alten Unterschied zwischen Schuld und Haftung lebendig erhalten ¹⁾". Darüber hinaus hat sich dann der Satz herausgebildet, daß der Reeder auch in anderen Fällen nur mit dem Schiffsvermögen (dem Seevermögen, der fortune de mer) einstehen müsse. Sein übriges Vermögen, das Landvermögen (die fortune de terre) soll haftfrei bleiben.

¹⁾ Müller-Erzbach, a. a. O., Seite 841

Die Haftung des Reeders ist folgendermaßen ausgestaltet:
Der Reeder ist nach § 485 HGB für den Schaden verantwortlich, "den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt". Hierin liegt insofern eine bedeutsame Abweichung gegenüber dem BGB, als nach § 831 BGB der Geschäftsherr nur dann zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, wenn ihn ein Verschulden bei der Auswahl oder Leitung seiner Gehilfen trifft.

§ 485 HGB schafft somit eine Erfolgshaftung, wie sie im selben Ausmaß § 278 BGB setzt, wenn er den Geschäftsherrn für ein Verschulden seiner Angestellten im Rahmen eines bestehenden Schuldverhältnisses haften läßt. Diese Mitverantwortlichkeit des Reeders bedeutet für manche Fälle eine Erweiterung seiner Haftung. Die Verschärfung gegenüber der Regelung des BGB läuft aber andererseits, soweit die Geschädigten dritte Personen sind, auf eine Abschwächung der Haftung des Reeders hinaus, da dieser dann nach § 486 Abs. 1 Z. 3 HGB allein mit Schiff und Fracht einzustehen hat ¹⁾.

"Rein dinglich" (Cosack), mit dem Schiffsvermögen, dem "fortune de mer", haftet der Reeder nämlich in folgenden, gesetzlich festgelegten Ausnahmefällen (§ 486 Abs. 1 HGB):

- 1) wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, das der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vertretungsmacht und nicht kraft besonderer darüber hinausgehender Vollmacht geschlossen hat,
- 2) wenn der Anspruch erhoben wird wegen Nichterfüllung oder wegen mangelhafter Erfüllung eines von dem Reeder selbst abgeschlossenen Vertrages, falls die Erfüllung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat,
- 3) wenn der Anspruch sich auf das Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung stützt (§ 486 Z. 3 i. V. m. § 485 HGB).

Da das vertragliche Verschulden regelmäßig schon von der Vor-

¹⁾ Vergleiche auch Müller-Erzbach, a. a. O., Seite 855!

schrift des § 486 Abs. 2 Z. 2 erfaßt wird, so begrenzt die Ziffer 3 des § 486 Abs. 1 vor allem die Haftung des Reeders aus "unerlaubter Handlung" eines Besatzungsmitgliedes. Den Kreis der Angestellten, für die der Reeder danach beschränkt einstehen muß, zieht das HGB und auch die Rechtsprechung ziemlich weit. Doch sollen gewerblich selbständige Lotsen und Stauer ausscheiden ¹⁾, "denn nur da, wo der Reeder auf Angestellte einwirken kann, erscheint seine Haftung innerlich - nämlich aus dem Gedanken der Gefährdungshaftung und dem der Gefahrtragung heraus - gerechtfertigt, und wo eine rationelle Deutung des Gesetzes möglich ist, da ist sie auch als die maßgebende anzusehen".

Auch mit seinem Landvermögen, dem "fortune de terre", haftet der Reeder gemäß § 486 Abs. 2 HGB, wenn ihn selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung eigens zugesichert hatte, ferner gemäß § 487 HGB für die Forderungen der Schiffsbesatzung aus den Dienst- und Heuerverträgen. Diese Tatbestände sind erkennbar auf solche Fälle zugeschnitten, in denen der Reeder sich nicht von einem sonstigen Kaufmann unterscheidet.

Bezüglich seiner auf die Seefahrt gerichteten Tätigkeit greift eine Verschärfung der Haftung Platz, und zwar in Form einer Erfolgshaftung. Die so erzielte Erweiterung der Haftung gegenüber dem BGB hat einen erzieherischen Sinn und Wert. Sie soll den Reeder zwingen, bei seiner für die Sicherheit der Seereise so bedeutsamen Aufgabe der Auswahl und Ausbildung seiner Schiffsbesatzung besonders sorgfältig vorzugehen und damit alles in seiner Macht Stehende zu tun zur Abwendung der dem Seeverkehr innewohnenden Gefahren.

Die am Seerecht dargestellte Regelung des Haftungsgrundes und Haftungsausmaßes des Schifffahrtsunternehmers zielt erkennbar

¹⁾ Z. f. HsR, Bd. 50, 68 und Bd. 63, 329
Müller-Erbach, a. a. O., Seite 856

darauf ab, einen billigen Ausgleich zwischen den an der Abwicklung des Schiffsverkehrs Interessierten herbeizuführen. Manche Einzelvorschrift erscheint uns heute überholt und als ein Zeichen "patriarchalischer Rückständigkeit" (Wüstendörfer, a. a. O., Seite 128), jedoch hat der Gesetzgeber aus der Gleichrichtung der Interessen ihre Gemeinschaftlichkeit erkannt und in der jeweiligen Situation das Beherrschungsvermögen berücksichtigt, das niemand in eine Haftung verstrickt, auf deren Begründung oder Nichtbegründung er überhaupt keinen entscheidenden Machteinfluß geltend machen kann. Daher kennt das Seerecht auch nicht in dem Sinne die Tatbestände der Gefährdungshaftung. Denn nicht der Schiffsbetrieb an sich ist gefährlich, sondern die Gefahr liegt im Element, in der Unberechenbarkeit der hohen See begründet. Diese Gefahr soll durch die getroffenen gesetzlichen Regelungen möglichst gerecht verteilt werden.

Das Binnenschiffahrtsgesetz hat die seerechtlichen Grundsätze über die Haftung und auch über die Haftungsbeschränkung des Reeders größtenteils übernommen. Schiffseigner ist der Eigentümer eines für die Binnenschiffahrt bestimmten und hierzu verwendeten Schiffes (§ 1 BSchG). Nun kommt es aber im Binnenschiffahrtsverkehr häufig vor, daß der Eigner gleichzeitig der Führer seines Schiffes (Schiffer) ist. Es entsteht dann die vom Gesetz nicht beantwortete Frage, ob ein solcher Schiffseigner auch die Vorteile der beschränkten Haftung für sich in Anspruch nehmen kann. Aus der eigenartigen Sondervorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 ist jedoch ersichtlich, daß das BSchG dieser Frage nicht grundsätzlich ablehnend gegenübersteht. Wird nämlich der Anspruch auf das Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung gegründet, so haftet der Schiffseigner gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BSchG auch nur beschränkt mit Schiff und Fracht wie der Reeder. Wird der Anspruch auf das Verschulden des Schiffseigners-Schiffers gegründet, so haftet dieser auch persönlich. Jedoch muß ein Schiffseigner, der sein eigenes Schiff führt,

nach der Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 selbst für die eigene fehlerhafte Führung des Schiffes (sogenanntes nautisches Verschulden) bei Schadensstiftungen nur und ausschließlich mit Schiff und Fracht aufkommen - abgesehen von dem seltenen Fall, wenn der andere Teil beweist, daß das nautische Verschulden sich als eine bössliche Handlungsweise darstellt -, also dann, wenn der Schiffer zwar nicht vorsätzlich, aber frevelmütig gehandelt hat in dem Bewußtsein der Folgen seines rechtswidrigen Verhaltens ¹⁾.

Dieser eigenartige, vom Reichstag gemachte Zusatz ²⁾ sollte wohl den kleinen Schiffseigner, welcher sein eigenes Schiff führt, nicht strenger haften lassen und nicht schlechter stellen als den größeren Unternehmer, der auf sein Schiff einen fremden Schiffer gesetzt hat, - wobei der Gesetzgeber jedoch nicht berücksichtigt, daß "er damit allgemeine Haftungsgrundsätze über den Haufen warf ³⁾".

Eine weitere Abweichung des Binnenschifffahrtsrechts gegenüber den seerechtlichen Bestimmungen des HGB zeigt § 8 Abs. 4 BSchG. Danach hat der Schiffseigner persönlich dafür einzustehen, daß das Schiff bei Antritt der Reise in fahrttüchtigem Zustand ist. Nicht wie im Seerecht dem Schiffer (§ 513 HGB), ist die Fürsorge vor Antritt der Reise hier dem Unternehmer persönlich aufgetragen.

1) Vergleiche Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt, in Ehrenberg Handbuch, Band VII, 1, Leipzig 1918, Seite 64!

2) Auf gleichem Standpunkt steht das belgische Schifffahrtsrecht von 1908, Art. 51, Art. 262; siehe auch: Mittelstein in HansRZ 1, Beiheft 1, Seite 2!

3) Müller-Erzbach, a. a. O., Seite 845

2. Der Interessenausgleich

zwischen dem Schiffsahrtsunter- nehmer und den Ladungsbeteilig- ten (Recht der großen Haverei)

Der allgemeine Rechtsgedanke des § 254 BGB gilt auch im Verhältnis des Reeders in seiner Eigenschaft als Verfrachter zu demjenigen, der ihm Güter zur Beförderung anvertraut, - dem Befrachter. Indes dürften die Fälle der Anwendung des § 254 BGB im Seerecht keine große Rolle spielen, weil infolge der strengen Kommandogewalt des Schiffers (Kapitäns) für ein selbständiges, verantwortliches Handeln des Befrachters kaum Raum bleibt. Das HGB faßt daher nur die Frage näher ins Auge, in welchem Umfang bei einem Schaden an Schiff und Fracht gehaftet wird ¹⁾. Es handelt sich hierbei um das Recht der sogenannten großen Haverei ¹⁾.

"Große Haverei sind gewisse freiwillige außerordentliche Maßregeln des Kapitäns während der Reise oder schon im Ablade- oder erst im Löschungshafen zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, nämlich

1. alle Schäden, die als Opfer dem Schiff oder der Ladung oder beiden oder einem Dritten zu diesem Zweck vom Kapitän oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden,
2. Kosten, die von ihm zum gleichen Zweck aufgewandt werden, und schließlich
3. die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, sogenannte Havariiegrossefolgen (§ 700 HGB)" (Wüstendörfer, a. a. O., Seite 377).

¹⁾ RG 93, 170 definiert den allgemeinen Begriff der Haverei und seine Entstehung als "Unfall". Jedoch bestritten. Vergleiche Wüstendörfer, a. a. O., Seite 375!

Da gemäß § 726 HGB die Beteiligten grundsätzlich nur mit dem geretteten Gut dinglich, nicht aber auch persönlich haften, ist dabei Voraussetzung, daß sowohl das Schiff als auch die Ladung ganz oder teilweise gerettet werden (§ 703 HGB). Ist ein derartiger Havariefall eingetreten, so sind nach § 700 Abs. 2 HGB die Schäden sowie die Kosten von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich und anteilmäßig zu tragen (§ 716 HGB). "Dadurch sind der Reeder und die Ladungseigentümer kraft Gesetzes zu einer Gefahrengemeinschaft verbunden ¹⁾." Die Beteiligten sind von dem Zeitpunkt der Verbringung ihrer Güter an Bord des Schiffes bis zur Löschung im Zielhafen zu einer Interessengemeinschaft zusammengewachsen, - aus der Gleichrichtung bestimmter Interessen heraus. Diese ist im Falle des Seetransportes beim Reeder und bei dem Ladungseigentümer dadurch gegeben, daß sie beide an dem glücklichen Verlauf des Seetransportes interessiert sind und daß, wie das RG Bd. 14, 11 ausgeführt hat, "sämtliche Güter mit dem Schiff von ein und derselben Gefahr bedroht" sind.

Die hier auftauchenden rechtspolitischen Probleme der Interessen- und Machtlage sind meisterhaft von Ph. Heck in seiner Schrift "Das Recht der großen Haverei" behandelt worden. Für die Abwägung und Wertung der Interessen im Interessenkonflikt ist die Seegemeinschaft der großen Haverei ein Musterbeispiel.

Die Inhalte ihrer Rechtsbeziehungen lassen sich nach Heck ²⁾ dahingehend ordnen, daß der einzelne Interessent es dulden muß, wenn sein Gut auch wider seinen Willen zur Erhaltung gefährdeter Interessen geopfert wird, daß gewisse Verluste und Aufwendungen, welche durch die Seegefahr erforderlich werden, gemeinschaftlich zu tragen sind und daß der Interessent aus

¹⁾ Vergleiche Würdinger, a. a. O., Seite 61 ff., ferner Müller - Erzbach, a. a. O., Seite 897!

²⁾ Heck, Das Recht der großen Haverei, Berlin 1889, Seite 7 ff.

dem Gedanken der Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme auch die Interessen der anderen bis zu einem bestimmten Grade beachten muß, soweit ihm die Verfügungsmacht über sein Gut erhalten bleibt. Durch das Mißverhältnis zwischen den Gefahren der Seereise und den Mitteln, die zur Abwehr anwendbar sind, ist "die Notwendigkeit eines Eingriffs in das ausschließliche Verfügungsrecht des einzelnen gegeben" (Heck, a. a. O.). Diese Mittel sind auf hoher See meist begrenzt, und die dringende Gefahr gestattet weder das Abwarten einer Parteivereinbarung noch den Rückgriff auf die nicht an Ort und Stelle befindlichen Güter. Daher kann oft eine Gefahr für alle eintreten, ohne daß ihre Abwendung gleichermaßen durch alle möglich ist, oder sie wird den einen bedrohen, während die geeigneten Mittel zu ihrer Abwehr der rechtlichen Verfügung eines anderen unterstehen. "Das wirtschaftlich günstigste Gesamtergebnis läßt sich dann erzielen, wenn die Grenzen der Verfügungsgewalt, wie sie das bürgerliche Recht zieht, der Verwendung des passendsten Mittels nicht im Wege stehen, die Rechtskonsequenz dem wirtschaftlichen Bedürfnis weicht, die Integrität des Rechts zurücktritt vor der Erhaltung des Werts" (Heck, a. a. O.).

Der Schiffer ist in diesem Sinne seinem Kreis der schutzberechtigten Interessenten verpflichtet, alle an der Erhaltung des Gutes bestehenden und ihm bekannten Interessen gegeneinander abzuwägen und ohne Rücksicht auf die Person ihres Inhabers zu wahren. Die vorstehenden Grundsätze sind für den Schiffer relativ leicht zu wahren, wenn seine Handlungen nur die Interessen eines oder mehrerer Beteiligten, aber in derselben Weise berühren. Sie werden problematisch, sobald die Interessen in Konflikt treten und der Schiffer seine Maßregeln allein nach sachlichen, situationsbedingten Erfordernissen treffen muß, ohne Rücksicht auf seine sonstigen Beziehungen zu den Inhabern der Einzelinteressen.

Die Interessenkollision in der Person des Schiffers läßt sich in doppelter Hinsicht deutlich machen:

1. Für eine Reihe von Tatbeständen normiert das Recht, welches Interesse vorgeht und welches zurücktritt, ohne die Bestimmung von der ökonomischen Wirkung des Zurücktretens abhängig zu machen. Solche Entscheidungen sind "insbesondere durch Normierung der gegenseitigen Rechte und Pflichten gegeben, die den Parteien aus dem Frachtvertrag erwachsen, aber auch in anderen entsprechenden Vorschriften. Man kann diesen Entscheidungsgrund als den **V o r z u g d e s b e s s e r e n R e c h t s** oder der Rechtsstellung bezeichnen" (Heck, a. a. O., Seite 18).

Das HGB anerkennt seine Wirksamkeit und läßt den Schiffer in §§ 511 ff. den Seebeteiligten gegenüber für die Erfüllung aller Obliegenheiten, namentlich der von ihm auszuführenden Verträge, unmittelbar haften und versagt entgegenstehenden Anweisungen des Reeders die bindende Kraft.

Der Reeder kann den Schiffer weder von der Pflicht zu solchen Handlungen, die das Interesse der Ladung wahren, befreien noch ihm das Recht zu ihrer Vornahme entziehen. Die insofern gegebene Rechtsbeschränkung hat ihren Grund in der Vertretung verschiedener Interessen durch eine Person und in der zwingenden Notwendigkeit, die Wahrung wechselseitiger Rechte und die Erfüllung wechselseitiger Pflichten zu sichern, - nicht dagegen in den Eigentümlichkeiten der Seegefahr und ihrer Abwehr.

2. Auf der spezifischen Gefahr und Eigenart der See beruht der zweite Grundsatz, nach dem der Schiffer im Interessenkonflikt zu handeln hat. Ebenfalls nach **H e c k** ist er als der **V o r z u g d e s g r ö ß e r e n W e r t s** zu bezeichnen.

Im Interesse eines oder mehrerer Beteiligten darf der Schiffer über die Mittel eines oder mehrerer anderer gegen Ersatz verfügen, sobald der Wert der erhaltenen Interessen das gebrachte Opfer erheblich übersteigt. Die Gefahr muß nach herrschender Meinung ¹⁾ eine erhebliche sein, denn

1) Vergleiche dazu: Wüstendörfer, a. a. O., Seite 378!

eine unerhebliche Gefahr kann nicht Grundlage eines Gemeinschaftsopfers im Sinne der großen Haverei sein. Jede Gefahr schließt aber die Wahrscheinlichkeit eines Verlustes ein, sein befürchtetes Ausmaß bestimmt weitgehend den Umfang der getroffenen Maßregeln. Der Schiffer hat also eine Abwägung des möglichen Rettungsnachteils - auch die Rettungsmaßregel kann einen Verlust herbeiführen - als unmittelbare Folge seiner Maßnahmen mit der Größe der Gefahr und der Wahrscheinlichkeit des Verlustes vorzunehmen. Bedroht die Gefahr alle und umfassen die Rettungsmaßnahmen alle Interessen, so besteht im allgemeinen kein Interessenkonflikt. Bedroht die Gefahr alle gleichermaßen und kann die Rettung dagegen nur einzelne erfassen, so ist schlechthin ein Konflikt der Interessen vorhanden. Der Schiffer soll sich in einer solchen Lage nach dem obigen Grundsatz auf den Standpunkt der Gesamtinteressen stellen und seinen Entschluß selbst im Gegensatz zu Einzelinteressen fassen.

Diese Grundsätze treffen in höchstem Maße auf die Tatbestände der großen Haverei zu, bei der die Fälle des Interessenkonfliktes latent gegeben sind, für die das Recht kein durch seine Rechtsstellung vorgehendes Interesse bestimmt hat oder in denen die getroffene Regelung versagt. Dann muß immer das geringere Interesse dem wertvolleren weichen.

Im Binnenschiffahrtsrecht sind die einzelnen Fälle der Haverei (große, kleine und besondere Haverei) ebenso voneinander abgegrenzt und ebenso geregelt wie im Seerecht (vergleiche §§ 78 - 91 BSchG!).

3. Schadensfälle

im allgemeinen Schiffsverkehr

(Recht der besonderen Haverei)

Der allgemeine Begriff der "Haverei" umfaßt stets die sogenannte besondere Haverei (§ 701 HGB). Diese ist kein selbstständiges Rechtsinstitut, sondern eine Art von Auffangtatbestand. Durch das Recht der besonderen Haverei werden alle durch einen Unfall für ein Seeschiff oder dessen Ladung verursachten Schäden, Verluste und Kosten, die weder große noch kleine Haverei sind, geregelt. Es wird beherrscht von dem individualistischen Grundsatz, daß der Schaden jeweils von dem Eigentümer des betroffenen Gegenstandes - des Schiffes oder der Ladung - zu tragen ist, und zwar "von jedem für sich allein" (§ 701 Abs. 2 HGB), also nicht gemeinschaftlich.

Die Hauptfälle der hier zu behandelnden besonderen Haverei sind Schiffszusammenstöße. Diese Regelung betrifft somit Schadensfälle, die "bei dem Betrieb" eines Schiffes und im Verhältnis zu Dritten, also nicht wie im Recht der großen Haverei im Rahmen eines bestehenden Vertragsverhältnisses entstehen. So finden sich im Recht der besonderen Haverei ähnliche Tatbestände wieder wie bei den früher behandelten Haftpflichtgesetzen des Land- und Luftverkehrs. Allerdings sieht das HGB auch bei Schiffsunfällen von einer Gefährdungshaftung ab. HGB und BSchG stehen vielmehr - wie bereits ausgeführt - auf dem Boden des Verschuldensprinzips. Die Voraussetzungen der Haftung und des Schadensausgleiches bei Schiffskollisionen entsprechen zwar im allgemeinen den Schadensersatznormen des bürgerlichen Rechts und den Haftungsvorschriften des Seerechts, weichen aber zum Nachteil der Ladungsbeteiligten in folgenden Fällen davon ab:

1. Ist der Zusammenstoß herbeigeführt "durch Zufall oder höhere Gewalt" oder besteht "Ungewißheit über seine Ursa-

chen", so tritt Haftungsbefreiung ein (§ 734 HGB).

2. Ist "durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe" in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen der Zusammenstoß verursacht worden, so ist der "Reeder dieses Schiffes" ersatzpflichtig (§§ 735, 737 HGB). Es sind dies in der Regel nautische Verschulden eines Besatzungsmitgliedes.
3. Haben beide Besatzungen gemeinsam den Zusammenstoß verschuldet, so soll der Ausgleich eines entstandenen Sachschadens durch die beteiligten Reeder nach der Schwere des auf jeder Seite gegebenen Verschuldens bemessen werden (§ 736 Abs. 1 HGB). Für Personenschäden müssen die Reeder der schuldigen Schiffe "dem Verletzten als Gesamtschuldner" haften (§ 736 Abs. 2 HGB).

Das Binnenschiffahrtsgesetz bringt gemäß § 92 bei Zusammenstößen von Schiffen in Binnengewässern ebenfalls die Schadensausgleichsvorschriften des HGB §§ 734 ff. zur Anwendung. Ein Unterschied besteht jedoch in der Verjährungsfrage ¹⁾.

Bei einer vergleichenden Untersuchung drängt sich hier die Frage auf, ob nicht auch im Recht der besonderen Haverei dem Gedanken der Gefährdungshaftung Eingang verschafft werden sollte. Fallen doch auch im See- und Binnenschiffahrtsverkehr in der Hauptsache Kollisionsschäden an, die den Schiffahrtsinteressenten aus der Natur ihrer Verkehrsbetätigung entstehen.

Eine Gefährdungshaftung analog der im RHG normierten kommt aber schon deshalb nicht in Frage, weil die Machtlage mit der im Eisenbahnverkehr nicht verglichen werden kann.

Auf den Seewegen herrscht freie Konkurrenz, grundsätzlich gibt es kein Monopol der Verkehrsbedienung, das historische Wort: "Die See ist frei" hat auch heute seine Gültigkeit nicht verloren. Der rechtspolitische Gedanke der Gefährdungshaftung, daß den Betriebsverantwortlichen eine soziale Verantwortung und Einstandspflicht treffe für die Gefahren, welche er der Umwelt aufzwingt, ohne daß jemand entweder ihnen entgehen oder ihr Entstehen verhindern könne, kann auf den

¹⁾ RG 102, 45; vergleiche dazu ausführlicher: Wüstendörfer, a. a. O., Seite 44!

Schiffsverkehr nicht ohne weiteres angewandt werden. Seine Wagnisse und Risiken resultieren nur zum geringeren Teil aus der Betriebseigentümlichkeit der Gefahr, sondern vielmehr aus dem unwägbaren Risiko des Elements. Selbst im Seeverkehr sind die Vorgänge des Betriebes als solchen wie auch die meisten typischen Gefahrenlagen relativ gut überschaubar. Wenn sich dann doch Unfälle ohne eigenes Verschulden der Beteiligten ereignen, so beruhen sie weitgehend auf Zufall oder höherer Gewalt, - haben ihren Grund also in der Unberechenbarkeit der Naturgewalten.

Aber auch eine Gefährdungshaftung nach dem Vorbild des StVG ist nicht zu empfehlen. Im Seeverkehr stoßen sich die "Dinge nicht so hart im Raum" wie auf den verstopften Straßen. Bei Anwendung der "Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers" lassen sich Schiffszusammenstöße in aller Regel vermeiden, zumal durch die nautischen Vorschriften aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen für die Schiffsführer vorgeschrieben sind. Hinzu kommt, daß die an die Sorgfalt und die Ausbildung des Schiffers wie seiner Besatzung angelegten Maßstäbe derartig streng sind, daß allein von dort her alles Menschenmögliche zu tun verlangt wird und für den Begriff des "unabwendbaren Ereignisses" kein eigentlicher Platz mehr bleibt.

Schließlich ist gerade dem Seerecht ein internationaler Charakter eigen. Nicht in allen Ländern ist das Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung von Gesetzgeber, Lehre und Rechtsprechung so ausgeformt wie in Deutschland. Dagegen ist in allen Kulturstaaen das Verschuldensprinzip anerkannt, nicht aber das Gefährdungsprinzip ¹⁾.

1) Vergleiche Wüstendörfer, a. a. O., Seite 377 ff. und Seite 400 ff.!

C. L E I T S Ä T Z E

1. Die Gefährdungshaftung im Eisenbahn- und Straßenverkehr hat ihre Rechtfertigung in der Setzung einer Gefahrenquelle. Die Ausgestaltung der Haftung ist verschieden je nach dem Grade der Beherrschbarkeit der Gefahr.
2. Der Haftungsausschluß bei höherer Gewalt § 1 RHG, beziehungsweise bei unabwendbarem Ereignis § 7 Abs. 2 StVG kann nicht von der abstrakten Gefährlichkeit der beiden Verkehrsträger her verstanden werden. Es handelt sich hierbei vielmehr um der spezifischen Situation angemessene Eingrenzungen der beherrschbaren Gefahrenlage. Die spezifische Situation ist im Eisenbahnverkehr charakterisiert durch die ausschließliche Benutzung des Schienenweges durch einen Verkehrsträger. Im Straßenverkehr teilt sich eine Vielheit von Verkehrsträgern in den Verkehrsraum. Die Begriffe "höhere Gewalt" und "unabwendbares Ereignis" stehen daher nicht im Verhältnis des Generellen zum Speziellen, sondern sind auf die Besonderheit von Schiene und Straße abgestellt.
3. § 1 RHG verkennt den Grundgedanken der Gefährdungshaftung, wenn er die Straßenbahn mit der Eisenbahn gleichstellt, obwohl für den Straßenbahnunternehmer die Beherrschbarkeit der Gefahr nicht weiter reicht als für den Kraftfahrzeughalter.

Dagegen unterscheidet § 2 SHG zutreffend danach, ob ein Schaden bei dem Betrieb der Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße sich ereignet hat oder nicht. Im ersteren Fall ist die Haftung ausgeschlossen bei einem unabwendbaren Ereignis, im zweiten Fall bei höherer Gewalt.

4. Obwohl die Stellung des Fahrgastes im Eisenbahnverkehr, von der Machtlage her gesehen, ihm nur wenig Raum für eine Gefahrbeherrschung läßt, ist bei eigenem Verschulden das Versagen der Haftungsbefreiung gerechtfertigt. Bei der Abwägung kommt es in erster Linie auf die vorwiegende Verursachung und auf das Maß der Gefährdung durch den Ersatzpflichtigen an.

Die unterschiedliche Behandlung des Personen- und Güterverkehrs besteht zu Recht, da die Tatbestände im Güterverkehr regelmäßig anders gelagert sind als bei der Personenbeförderung und weit mehr in den Machtbereich des Verfügungsberechtigten selbst fallen.

5. Bei Kollisionen zwischen den Rechtskreisen Allgemeinheit und Verkehrsträger bestimmt sich die Haftungsfrage vor allem durch die auf Grund der besonderen Umstände des Einzelfalles gegebene konkrete Betriebsgefahr.

Grundsätzlich werden dem Rechtskreis Allgemeinheit keine Privilegien zuteil. Für seine aus der eigenen Machtlage resultierenden Handlungen muß er selber einstehen. Aus der allgemeinen Sorgfalts- und Verantwortungspflicht kann er bei aller Schutzwürdigkeit nicht entlassen werden.

6. Die Tatsache, daß die Rechtsprechung bei Gefälligkeitsfahrten grundsätzlich keine Haftungserleichterungen zugesteht, kann für das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer erzieherischen Wert haben. In diesem Sinne ist die Strenge der Haftung zu begrüßen.

7. Die in der StVO normierten Regeln über die Sorgfaltspflicht gelten gleichermaßen für alle Verkehrsteilnehmer.

Der Vertrauensgrundsatz kann bei bestmöglicher Beachtung die Rücksichtnahme im Verkehr fördern und letztlich der Erreichung einer echten Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer dienlich sein.

8. Im Luftverkehr zeigen die rechtlichen Vorschriften eine auffallende Übereinstimmung mit denen im Straßenverkehr. § 19 LVG normiert die grundsätzlich äußerst strenge Haftung bis zur Grenze der höheren Gewalt. Das ist von der Machtlage her gerechtfertigt und konsequent durchgeführt aus der spezifischen Eigenart des Luftverkehrswesens. § 29b ist Ausdruck eines "geläuterten Rechtsempfindens" und beschränkt die Haftung auf beherrschbare Tatbestände.
9. Der Begriff des Schiffsverkehrsunternehmers hat im Seerecht neben der Person des Reeders in der Rechtsfigur des Ausrüsters seine den Verkehrserfordernissen entsprechende Ausweitung erfahren.
10. Das Seerecht kennt keine Tatbestände im Sinne der Gefährdungshaftung. In Übereinstimmung mit dem Grundgedanken der Gefährdungshaftung ist das berechtigt, da die abstrakte Gefährlichkeit nicht im Betrieb an sich liegt, sondern in der Unberechenbarkeit des Elementes. Von daher ist auch der Rechtsgedanke einer nur beschränkten Reederhaftung zu erklären und zu rechtfertigen.
11. Dem Recht der großen Haverei liegt der Gedanke einer gemeinschaftlichen Gefahrtragung zugrunde. Die Abwägung und Wertung der Interessen im Angesicht einer erheblichen Gefahr sind das Problem und gestatten gegebenenfalls Eingriffe in das ausschließliche Verfügungsrecht des einzelnen.
In dem Konflikt der Interessen hat der Schiffer nach den Grundsätzen des "Vorzugs des besseren Rechts" und des "Vorzugs des größeren Werts" zu entscheiden.
12. Im Recht der besonderen Haverei werden vornehmlich Kollisionen "bei dem Betrieb" eines Schiffes mit Dritten geregelt; es hat daher Ähnlichkeit mit den Tatbeständen im Land- und Luftverkehr. Eine Anwendung der Gefährdungshaftung auf diesen Teil des Seerechts ist ebenfalls abzulehnen, da weder Machtlage noch Beherrschungsvermögen im Seeverkehr das rechtfertigen würden.

L i t e r a t u r v e r z e i c h n i s

- Abraham Der Meinungsstreit über die Zulässigkeit der Bedürfnisprüfung und die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, JZ 1954, 561
- Arndt und Guelde Kommentar zum Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs, Düsseldorf 1953
- Becker Kraftverkehrshaftpflichtschäden, 4. Auflage, Karlsruhe 1954
- Berkenkopf Zur Frage der Koordinierung der Verkehrsmittel, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1950, Heft 3, Seite 143 - 152
- Biermann Kommentar zum Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, Münster 1949
- Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden vom 29. April 1940, Münster 1953, 3. Auflage
- Boettinger Gestaltung des Rechts der Haftpflicht im Verkehr, VersR. 1952, 409
- Böhmer Reichshaftpflichtrecht, Berlin 1950
- Böttger Beiträge zur Kostenstruktur der Verkehrsmittel, Technische und Volkswirtschaftliche Berichte NRW, Manuskript Nr. 9, 1951
- Booß Die Fortbildung des Straßenverkehrsrechts auf Grund der Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes, Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Heft 29, Seite 234 ff.
- Brandt Die gemeinwirtschaftlichen und betriebsfremden Lasten der Deutschen Bundesbahn und die Frage einer Ausgleichsabgabe, Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1953/4, Seite 73 ff.
- Brandt und Rogmann Deutscher Verkehr in graphischer Darstellung, Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Heft 20
- Dickertmann Gedanken zur Neugestaltung des Eisenbahnhaftpflichtrechts, in: Die Bundesbahn, 1952, Seite 214 ff.

- Ennecerus - Lehmann Das Recht der Schuldverhältnisse, Band II, Tübingen 1950
- Esser Die Zweispurigkeit unseres Haftpflichtrechts, JZ 1953, 129
- Fakiner Die Gemeinwirtschaftlichkeit, in: Die Bundesbahn, 1954/6, Seite 250 ff.
- Finger Eisenbahngesetze, 3. Auflage, München und Berlin 1952
- Eisenbahnverkehrsordnung, München und Berlin 1951
- Fischl Forderungen an das künftige Haftpflichtrecht (Jahrbuch des Eisenbahnwesens), 1950, Seite 168
- Floegel Straßenverkehrsrecht, München 1953, 4. Auflage
- Friese Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz, München-Berlin 1950
- Das Reichshaftpflichtgesetz und § 254 BGB, NJW 1951, 336
- Fromherz Haftpflichtrecht, München-Berlin 1913
- Geigel Der Haftpflichtprozeß, München-Berlin 1954, 7. Auflage
- Gogos Rechtliche Fragen aus der Konkurrenz zwischen Bundesbahn, Bundespost und privaten Verkehrsunternehmen im Linienverkehr, in: Studien zum kausalen Rechtsdenken, Festgabe für Müller-Erzbach, München 1954, Seite 33 ff.
- Goltermann Rechte des Geschädigten bei der Haftpflicht-Versicherung, JW 1937, 443
- Gülde Die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung, Berlin 1940
- Hamm Die Einordnung des Werkverkehrs in den Gesamtverkehr, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1956/2, Seite 53 ff.
- Heimes Die Koordinierung im Verkehr, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1956/2, Seite 74 ff.
- Hein Verkehrszweig Straße, in: Verkehr als öffentliche Aufgabe, Stuttgart 1952, Seite 165 ff.
- Hempfen Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, Dissertation, Münster 1937

- Heyen Die höchstrichterliche Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht, NJW 1955, 326
- Hornstein Das Bonner Grundgesetz und der wirtschaftliche Wettbewerb, Dissertation, München 1956
- Horstmann Die zivil- und strafrechtliche Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz, Dissertation, Köln 1932
- Huber Wirtschaftsverwaltungsrecht, Tübingen, Band 1 1953, Band 2 1954, 2. Auflage
- Janott Zur Vervollkommnung der Haftpflicht-Versicherung, Berlin 1940
- Julier Straßenverkehrsrecht, München 1950, 4. Auflage
- Kleinrahm Bedürfnisprüfung und Grundgesetz, DVBl. 1949, 540
- Krebs Das Recht der Haftpflicht im Verkehr, DAR 1951, 197
- Lange Zur Frage der überholenden Kausalität, JR 1951, 73
- Larenz Schuldrecht, Band II, München und Berlin 1956
- Lehmann Allgemeiner Teil des BGB, Berlin 1949, 6. Auflage
- Linden Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße, in: Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Nr. 7, Seite 4 ff.
Großmacht Verkehr, in: Die Straße, Beilage zu Der Volkswirt, Nr. 28/1954, Seite 33 ff.
- Löhlein Zur geistigen Situation der deutschen Rechtswissenschaft, in: Studien zum kausalen Rechtsdenken, Festgabe für Müller-Erzbach, München 1954, Seite 51 ff.
- Mayer Staatspolitische Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, in: Die Bundesbahn 1950/7
- Meyer Struktur und Wandlungen des Eisenbahnrechts, ÖV 1950/14
- Morgenthaler Wege zum echten Kostenvergleich zwischen Schiene und Straße, in: Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Heft 7, Seite 21 ff.

- Morgenthaler - Precht Schiene - Straße, Bericht über das Kostengutachten, in: Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Heft 23
- Most Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 6, Bielefeld 1954
- Müller Straßenverkehrsrecht, Berlin 1955, 19. Auflage
- Müller-Erbach Das Unternehmen und die Unternehmer- und Abnehmerfreiheit, in: JZ 1952, 193
- Nüßle Die strafrechtliche Haftung des Kraftfahrers, Dissertation, Würzburg 1937
- Palandt Kommentar zum BGB, München-Berlin 1951, 9. Auflage
- Pierath Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin-Heidelberg 1949, 2. Auflage
Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen, Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1953/2, Seite 25 ff.
- Pischl Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn und ihre Bedeutung im Gesamtverkehr, in: Verkehr als öffentliche Aufgabe, Stuttgart 1952/14
- Predöhl Marktwirtschaft im Verkehr, in: Der Volkswirt, 1954, Nr. 28, Seite 13 ff.
- Radbruch Die Lehre von der adäquaten Verursachung, 1902
- Reinhardt Verfassungsschutz des Eigentums, Tübingen 1954
- Rittershausen Bundesbahn im Wettbewerb, Bad Hersfeld 1949
- Rogmann Verkehrskonjunktur und langzeitliche Dynamik in der Verkehrswirtschaft, Düsseldorf 1956
- Röpke Die Abstimmung von Straße und Schiene, in: Der Volkswirt, 1954/18
- Rümelin, G. Kulpahaftung und Kausalhaftung, ArchZPr. 88, 1898
- Rümelin, v. M. Die Verwendung der Kausalbegriffe im Straf- und Zivilrecht, ArchZPr. 90
- Sauerwald Schiene und Straße im Güterverkehr, Dissertation, Tübingen 1950

- Sax Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Die Eisenbahn, Band 3, Berlin 1922, 2. Auflage
- Schöllgen Verkehrsgefährdung und ethische Verantwortlichkeit, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1. Jahrgang, Heft 3/4
- Schultz Die Stellung des geschädigten Dritten in der Haftpflicht-Versicherung, Stuttgart 1941
- Seebohm Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik, Darmstadt 1954
- Seligsohn Haftpflichtgesetz, Berlin 1931, 2. Auflage
- Staks Höhere Gewalt und unabwendbares Ereignis, in: Das Flügelrad 1957/7
- Thora Über den Begriff des Kausalzusammenhanges auf dem Gebiet der Gefährdungshaftung, Dissertation, Göttingen 1931
- Weigelt Die Verantwortlichkeit für Verkehrssicherungsmaßnahmen der Straße, in: Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen NRW, Heft 29, Seite 198 ff.
- Wussow Das Unfallhaftpflichtrecht, Berlin 1952, 4. Auflage
- Gierke, Jul. v. Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, Berlin 1955, 7. Auflage
- Heck Das Recht der großen Haverei, Berlin 1889
- Grundriß des Schuldrechts, Tübingen 1929
- Locher Handels-, Wechsel- und Seerecht, in: Das gesamte deutsche Recht in systematischer Darstellung, Seite 1397 ff.
- Mittelstein Das Recht der Binnenschifffahrt, in: Ehrenberg Handbuch des gesamten Handelsrechts, Band VII, 1, Leipzig 1918
- Müller-Erzbach Deutsches Handelsrecht, Tübingen 1928, 2. und 3. Auflage
- Schleicher - Reyman Recht der Luftfahrt, 2. Auflage, Berlin 1937
- Würdinger Theorie der schlichten Interessengemeinschaften, Stuttgart 1934

Wüstendörfer

Neuzeitliches Seehandelsrecht,
Tübingen 1950, 2. Auflage

Das Seeschiffahrtsrecht, in:
Ehrenberg Handbuch des gesamten Handelsrechts, Band VII, 2, Leipzig 1923

Abgeschlossen Mitte 1957

Lebenslauf

Am 4. Juni 1928 wurde ich als Sohn des Lehrers Otto Kappenhagen und seiner Ehefrau Maria, geborene Jenau, in Benninghausen in Westfalen geboren.

Von 1934 bis 1938 besuchte ich die Grundschule zu Benninghausen, und von 1938 bis zu meiner Einberufung als Luftwaffenhelfer im Januar 1944 die Oberschule für Jungen in Soest.

Nach 1945 praktische Tätigkeit in der Landwirtschaft und Besuch des Förderkurses der Oberschule in Soest, an der ich im Juli 1947 mein Abitur ablegte.

Nach meiner kaufmännischen Lehre und über zweijährigen Tätigkeit als Angestellter bei der Firma Wilh. Heunert, Eisen- und Eisenwaren-Großhandlung in Soest, begann ich das Studium der Volks- und Betriebswirtschaft an der Universität zu Münster.

Im Sommersemester 1952 wechselte ich zur Universität München über und legte im Juli 1954 meine Diplomprüfung mit dem Gesamtprädikat 'gut' ab.

Nach dem Examen folgte ein dreimonatiger Studienaufenthalt in Finnland und Schweden mit Tätigkeit bei einer Versicherungsgesellschaft in Helsinki.

Neben praktischen Arbeiten in der Industrie und im Verbandswesen in München studierte ich noch drei Semester Betriebswirtschaft und Jura an der Ludwig-Maximilians-Universität und schrieb meine Dissertation.

Anschließend war ich bis zur Ablegung der mündlichen Doktorprüfung bei den Hoesch-Werken in Dortmund tätig.

